

Joanna KAMIŃSKA¹
Tomasz WĘGRZYN²
Bożena SZCZUCKA – LASOTA²

BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO W POLSCE I NORWEGII W ŚWIETLE KSZTAŁCENIA MŁODYCH KIEROWCÓW

W artykule przedstawiono porównanie ogólnego stanu bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce oraz Norwegii. Wskazano podobieństwa i różnice w procedurach dotyczących otrzymania prawa jazdy w tych krajach oraz porównano opinie młodych kierowców dotyczące dodatkowych szkoleń doskonalących technikę jazdy samochodem w pierwszych miesiącach po otrzymaniu prawa jazdy. Wyniki porównania wyraźnie wskazują, że stosowany w Norwegii system jest znacznie bardziej skuteczny w utrzymywaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa na drogach publicznych.

ROAD SAFETY IN POLAND AND NORWAY IN THE LIGHT OF YOUNG DRIVERS EDUCATION

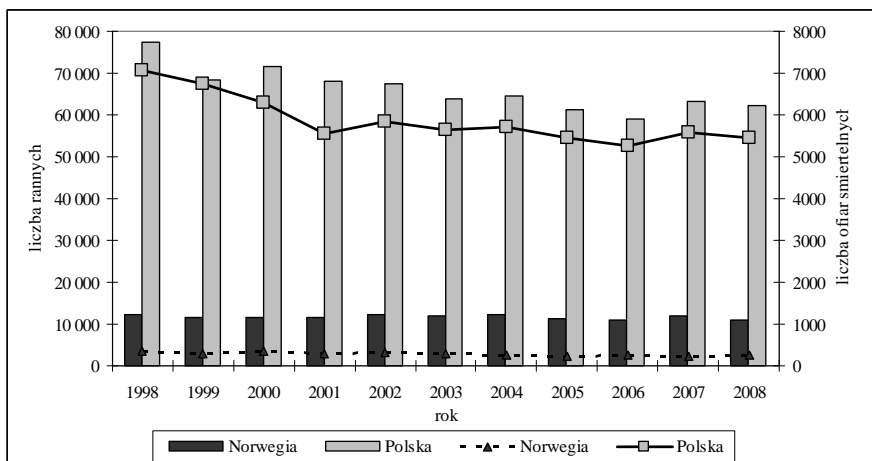
The article presents general road safety conditions in Poland and Norway. The differences in procedures concerning the obtaining of driving license in both countries have been shown and the opinions of young drivers on the additional driving improvement training during the first few months after obtaining their driving licence have been compared. The results of this comparison demonstrate that the system used in Norway is far more effective in maintaining the high level of safety on public roads.

1. WSTĘP

Między Polską oraz Norwegią w sferze zagadnień bezpieczeństwa ruchu drogowego są ogromne różnice, niestety na korzyść Norwegii. Powierzchnia Norwegii wynosi 324220km². Ludność Norwegii to 4,71 mln mieszkańców [12]. Polska o powierzchni 312679km² jest zamieszkiwana przez 38,1 mln mieszkańców [11]. Oznacza to, że gęstość zaludnienia w Polsce (122 osoby/km²) jest 8 razy większa niż w Norwegii (15 osób/km²). Należałoby się zatem spodziewać, że liczba ofiar wypadków drogowych będzie zmieniała się proporcjonalnie do gęstości zaludnienia. Jednak liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Norwegii (255 ofiar w 2008 roku) jest 21 razy niższa niż w Polsce (5437 ofiar w 2008 roku) [11,12]. Oznacza to, że system poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Norwegii jest zdecydowanie bardziej skuteczny niż w Polsce (rys.1.).

¹ Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu, Katedra Matematyki, ul. Grunwaldzka 53, 50-357 Wrocław ,
e-mail: joanna.kaminska@up.wroc.pl

² Wyższa Szkoła Zarządzania Ochroną Pracy, Bankowa 8, 40-007 Katowice



Rys.1. Liczba ofiar śmiertelnych oraz osób rannych w wyniku wypadków drogowych w Polsce oraz Norwegii w latach 1998- 2008.

2. METODYKA I WYNIKI BADAŃ

Poniżej omówiono regulacje prawne obu krajów dotyczące kształcenia kandydatów na kierowców oraz ich egzaminowania.

W Polsce ruch drogowy odbywa się w oparciu o Ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. „Prawo o ruchu drogowym” [9] z późniejszymi zmianami oraz Ustawy z 6 września 2001r. „Ustawa o transporcie drogowym” [10] wraz z przepisami wykonawczymi. W Norwegii zasadniczym aktem prawnym jest Road Traffic Act (prawo o ruchu drogowym) z późniejszymi zmianami [6].

W obu krajach do samodzielnego kierowania pojazdem zmechanizowanym niezbędne jest posiadania uprawnienia w postaci prawa jazdy. Otrzymanie prawa jazdy w obu krajach jest poprzedzone ukończeniem kursu na prawo jazdy oraz zdaniem egzaminu przed Egzaminatorem wyznaczonym przez administrację państwową.

2.1 Przygotowanie kierowców do egzaminu na prawo jazdy

Przygotowanie do egzaminu na prawo jazdy zostanie omówione na przykładzie uprawnień do kierowania pojazdem osobowym o dopuszczalnej masie do 3,5t.

2.1.1 Norwegia

W Norwegii zastosowanie mają dwie metody przygotowania kandydata do egzaminu na prawo jazdy [5]:

- kurs nauki jazdy
- jazdy z osobą towarzyszącą

Jazdy z osobą towarzyszącą można rozpocząć po ukończeniu 16 roku życia. Przystąpienie do egzaminu jest możliwe po ukończeniu 18 roku życia.

Kurs nauki jazdy

Prowadzony przez szkoły jazdy. Obejmuje zajęcia teoretyczne oraz praktyczne z jazdy samochodem, przy czym podczas części praktycznej przynajmniej jedna godzina musi zostać zrealizowana na trasie szybkiego ruchu oraz co najmniej jedna na śliskiej nawierzchni (macie poślizgowej lub równoważnej).

Jazdy z osobą towarzyszącą

Kursant musi mieć ukończone 16 lat i nauka nie może trwać dłużej niż 2 lata. Osoba towarzysząca musi mieć ukończone 25 lat oraz ważne prawo jazdy od co najmniej 5 lat. Samochód musi być sprawny technicznie oraz posiadać dodatkowe lusterka umożliwiające obserwowanie otoczenia przez osobą towarzyszącą. Z tyłu samochodu musi być umieszczone oznaczenie w postaci czerwonej litery L na białym tle. Osoba towarzysząca odpowiada za poczynania kursanta w takim stopniu, jakby sama prowadziła samochód.

2.1.2 Polska

W Polsce uzyskiwanie uprawnień do kierowania pojazdami w Polsce odbywa się na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 października 2005 r. w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów [8]. Kurs składa się z części teoretycznej (co najmniej 30 godzin w tym co najmniej 4 godziny szkolenia teoretycznego i ćwiczeń w zakresie udzielania pierwszej pomocy ofiarom wypadków) oraz praktycznej (co najmniej 30 godzin). Podczas zajęć praktycznych kursant jeździ specjalnych samochodem wyposażonym w dodatkowe pedały hamulca i sprzęgła z instruktorem na prawym fotelu. W Polsce nie ma prawnej możliwości kierowania pojazdem poza szkołą jazdy przed otrzymaniem prawa jazdy.

2.2 Wyniki badań

Umożliwienie kandydatom na kierowców w Norwegii nauki jazdy własnym samochodem sprawia, że proces kształcenia kierowcy jest bardziej efektywny. Młody przyszły kierowca ma możliwość spędzenia odpowiedniej dla siebie ilości godzin ucząc się zasad poruszania się w ruchu ulicznym po bardzo niskich kosztach (w przeciwieństwie do każdej dodatkowej godziny kursu nauki jazdy kupowanego w ośrodku szkolenia kierowców). Problem szkolenia młodych kierowców oraz podnoszenia umiejętności kierowców w pierwszych miesiącach po otrzymaniu prawa jazdy był wielokrotnie omawiany w literaturze [1-4]. Jak wykazała Kamińska [3] „Na bezpieczeństwo kierowcy decydujący wpływ ma doświadczenie, rozumiane jako ilość i różnorodność niebezpiecznych sytuacji drogowych z jakimi kierowca spotkał się podczas prowadzenia pojazdu. Im większe doświadczenie za kierownicą, tym większa świadomość zagrożeń i mniejsze ryzyko spowodowania wypadku.” Zasadnym zatem wydaje się rozważenie dodatkowych szkoleń dla kierowców, którzy już posiadają prawo jazdy, jednak ich doświadczenie w samodzielnym prowadzeniu pojazdu jest niewielkie. Logiczne wydaje się umożliwienie kierowcy „weryfikacji samooceny w konfrontacji z trudnymi sytuacjami drogowymi, kształcenia umiejętności trafnej oceny sytuacji oraz doskonalenia umiejętności przewidywania i unikania zagrożeń w ruchu drogowym” [4].

Zapytano 20 młodych, norweskich studentów o ich poglądy na dodatkowe szkolenia kierowców, jakie miałyby umożliwić doskonalenie techniki jazdy samochodem już po uzyskaniu prawa jazdy. Wyniki ankiety przedstawiono w tabeli 1.

Tab.1. Wyniki ankiety przeprowadzonej wiosną 2010 wśród studentów Uniwersytetu w Oslo

wiek	płeć	okres prowadzenia samochodu [lata]	roczny pokonywany dystans [tys km]	samoocena umiejętności kierowania	chęć uczestniczenia w szkoleniu	szkolenia obligatoryjne	sytuacje zagrożenia
21	m	4	do 3	4	nie	nie	a
22	k	4,5	do 3	5	nie	nie	a
22	k	1	do 3	5	nie	nie	a
22	m	4	do 3	4	tak	nie wiem	b
22	k	4	do 3	5	tak	tak	a
22	k	4	do 3	3	nie	nie	a
22	m	4	3 -10	6	nie	tak	b
22	k	2	do 3	4	tak	tak	b
23	m	4	do 3	5	tak	tak	c
23	m	5	do 3	5	nie	nie	a
23	k	5	do 3	3	nie	tak	a
23	k	4	do 3	3	tak	tak	b
23	m	4	3 -10	5	tak	nie	b
24	k	5	do 3	3	nie wiem	nie wiem	b
24	m	6	do 3	6	nie	nie	b
25	k	7	do 3	4	tak	tak	b
25	m	8	10-30	6	nie	nie	b
25	k	6	do 3	5	nie	nie	a
26	k	8	3 -10	6	nie	tak	b
28	k	8	do 3	3	nie	tak	a

a – jeszcze nie zdarzyła mi się sytuacja zagrożenia w ruchu drogowym,

b – zdarzyła mi się sytuacja zagrożenia, ale uniknąłem/am kolizji/wypadku

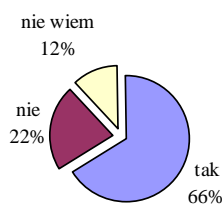
c – zdarzyła mi się sytuacja zagrożenia i miałem/am kolizję/wypadek

samoocena w skali 1 – 6

Grupę respondentów można uznać za stosunkowo mało doświadczoną w prowadzeniu samochodu, co jest uzasadnione wyborem spośród studentów. Tylko jedna osoba zadeklarowała przejeżdżany roczny dystans z przedziału 10-30 tys km. Zdecydowana większość (80%) to kierowcy pokonujący za kierownicą rocznie nie więcej niż 3000km. Młodzi kierowcy oceniali swoje umiejętności kierowania samochodem na poziomie co najmniej dostatecznym, połowa uznała, że jeździ bardzo dobrze (5) lub wyśmienicie (6). W związku z wysoką samooceną jedynie 7 młodych kierowców wykazało chęć uczestniczenia w szkoleniu. Należy zaznaczyć, że pytanie dotyczyło szkolenia dofinansowanego w 90% (aby nie wzbudziło ograniczeń finansowych). Wśród respondentów znalazła się osoba, która uważa szkolenia obowiązkowe za zbędne, a mimo to chciałaby samodzielnie zgłosić się na szkolenie podnoszące umiejętności kierowania, oraz 4 osoby, które nie są zainteresowane szkoleniem, ale uważają, że dla „innych” powinny być obowiązkowe.

Analogiczne ankiety przeprowadzono w Polsce [13,14]. Porównując wyniki można stwierdzić, że opinie norwegów wyraźnie różnią się od opinii Polaków (rys.2.).

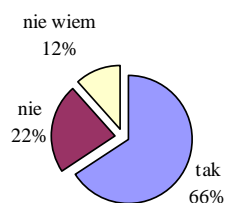
Polska - chęć uczestniczenia w szkoleniu



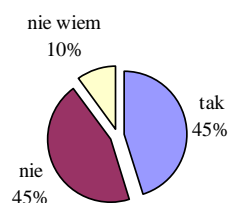
Norwegia - chęć uczestniczenia w szkoleniu



Polska - szkolenia obowiązkowe



Norwegia - szkolenia obowiązkowe



Rys.2. Opinie studentów z Norwegii oraz Polskie w sprawie szkoleń techniki jazdy po uzyskaniu prawa jazdy

Polscy młodzi kierowcy mają braki w wiedzy i umiejętnościach kierowania samochodem i w większości są tego świadomi. Polski system kształcenia kierowców ma wiele wad, czego dowodzi m.in. Bąk [1,2]. W Norwegii aktualnie obowiązujący system edukacji kierowców można uznać za zadawalający, gdyż umożliwia kierowcom nabywanie doświadczeń pod kontrolą nie tylko instruktora nauki jazdy, ale również innego doświadczonego kierowcy przed przystąpieniem do egzaminu na prawo jazdy.

3. WNIOSKI

Przedstawione w pracy fakty skłaniają do wystosowania następujących tez:

- system szkolenia kandydatów na kierowców w Polsce wymaga reformy w kierunku zwiększenia możliwości nabywania doświadczeń w prowadzeniu samochodu w bezpiecznych warunkach,
- zmiany w systemie edukacji kierowców można wzorować np. na systemie norweskim, który pozwala utrzymać liczbę ofiar śmiertelnych na poziomie ponad 20 krotnie niższym niż w Polsce,
- w celu podniesienia umiejętności kierowców w pierwszych miesiącach po otrzymaniu prawa jazdy zasadnym jest wprowadzenie obowiązkowych szkoleń dla kierowców samochodów osobowych, aby umożliwić im nabywanie doświadczeń w warunkach bezpiecznych,
- potrzebę szkoleń doskonalących umiejętności kierowania samochodem w Polsce wykazują sami młodzi kierowcy (66% respondentów).

Projekt został zrealizowany 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

4. BIBLIOGRAFIA

- [1] Bąk J., *Wypadki drogowe a kształcenie młodych kierowców*, Instytut Transportu Samochodowego w Warszawie, 2003
- [2] Bąk J., *Proces szkolenia kandydatów na kierowców – wymagania bezpieczeństwa ruchu drogowego*, Logistyka 2/2010 (CD) VII Konferencja Naukowo-Techniczna LogiTrans, Szczyrk 2010
- [3] Kamińska J., *Wypadki drogowe a świadomość zagrożeń wśród kierowców samochodów osobowych na przykładzie województwa dolnośląskiego*, Logistyka 2/2010 (CD) VII Konferencja Naukowo-Techniczna LogiTrans, Szczyrk 2010
- [4] Kamińska J., Bubnowska V., *Rola ośrodków doskonalenia techniki jazdy w procesie edukacji kierowców*, Logistyka 2/2010 (CD) VII Konferencja Naukowo-Techniczna LogiTrans, Szczyrk 2010
- [5] Forskrift om trafikopplæring og forerprove m.m., 10.02.2004 nr 2004-0266 www.lovdata.no
- [6] LOV 1965-06-18 nr 04 www.lovdata.no
- [7] *Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2009 r.* GUS, Warszawa 2009
- [8] Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 października 2005 r. w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów Dz.U. 2005r. Nr 217 poz.1834
- [9] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. „Prawo o ruchu drogowym” Dz. U. 1997 r. Nr 98 poz. 602
- [10] Ustawa z 6 września 2001r. „Ustawa o transporcie drogowym” Dz.U. 2001 nr 125 poz.1371
- [11] www.stat.gov.pl [dostęp dn. 6 maj 2010]
- [12] www.ssb.no
- [13] Węgrzyn T., Szczucka-Lasota B, Kamińska J: *Additional training of drivers*, IInd International Scientific Conference -TRANSPORT PROBLEMS, Kraków-Poland, 2010
- [14] Szczucka-Lasota B, Węgrzyn T., Kamińska J *Proces doskonalenia umiejętności młodych kierowców*, Konferencja naukowa Współczesny wymiar bezpieczeństwa w aspekcie zmienności zagrożeń, WSZOP, Katowice 2010