



PARTNERSTWO
DLA
BEZPIECZEŃSTWA
DROGOWEGO



Informacja prasowa

Warszawa, 05.06.2008

Edukacja kierowców kluczem do poprawy poziomu bezpieczeństwa w aspekcie nowego Rozporządzenia o systemie doskonalenia naboru instruktorów i prowadzenia szkoleń doskonalenia techniki jazdy.

- **W 2007 roku na polskich drogach zginęło 5 563. Głównie z winy człowieka. Brawura, brak umiejętności, ignorowanie zagrożeń na drodze, alkohol.**
- **Sądząc po ilości wypadków drogowych, kurs na prawo jazdy nie przygotowuje kierowcy w odpowiednim stopniu do bezpiecznego i odpowiedzialnego poruszania się po drodze.**
- **Kursy doszkalające nie są obowiązkowe. Rozporządzenie opublikowane w Dz.U. Nr 77 poz. 458 jest próbą uregulowania systemu doskonalenia techniki jazdy kierowców. Czy uda się?**

Przyczyną ok. 80% wypadków drogowych jest błąd człowieka, z czego:

40% - powoduje błędna interpretacja sytuacji na drodze

30% - ignorowanie zagrożeń na drodze

20% - nieadekwatne decyzje lub działania w sytuacji zagrożenia

10% - ogólne błędy kierowcy

Na drodze każdy kierowca powinien być w stanie reagować z odpowiednim wyprzedzeniem na zagrożenia i dostosowywać odpowiednio do nich swoje zachowania. Ale tego trzeba go nauczyć.

Udoskonalić system szkoleń

Postępy w zakresie bezpieczeństwa drogowego zależą w dużej mierze od zakresu i jakości szkoleń oraz działań prewencyjnych skierowanych do wszystkich użytkowników dróg.

Próbę poprawy sytuacji podjął ustawodawca publikując w Dz.U. Nr 77 poz. 458 rozporządzenie o systemie doskonalenia naboru instruktorów i prowadzenia szkoleń doskonalenia techniki jazdy.

Organizacje pozarządowe działające na rzecz poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach oraz działających w Polsce ośrodków szkoleniowych są zaniepokojeni brzmieniem rozporządzenia, ponieważ według nich proponowane rozwiązania budzą wiele wątpliwości:

Dodatkowych informacji udziela:

Jarosław Giemza - Dyrektor Wykonawczy

Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego

tel. 022/ 82 99 430, e-mail: jgiemza@pbd.org.pl



PARTNERSTWO
DLA
BEZPIECZEŃSTWA
DROGOWEGO



1. Program szkoleń

Kierowca zdający egzamin na prawo jazdy musi opanować „biblię bezpieczeństwa drogowego”, czyli Kodeks Drogowy. W przypadku szkoleń doskonalących technikę jazdy polskie ustawodawstwo nie proponuje systemowego rozwiązania. W rezultacie każda ze szkół doskonalenia techniki jazdy realizuje własny program, który nie podlega żadnej weryfikacji merytorycznej i jakościowej. Rozporządzenie, które weszło w życie 5 maja nie proponuje żadnego systemowego rozwiązania tego kluczowego dla szkoleń kierowców problemu. Za tym idą niepokojące wytyczne dotyczące regulaminu egzaminów.

2. Regulamin egzaminu

Według rozporządzenia regulamin egzaminu oraz pytania do testu zatwierdza wojewoda. Oznacza to, że w skali kraju będzie obowiązywać szesnaście różnych regulaminów i różnych testów egzaminacyjnych. W tym kontekście trudno mówić o zapewnieniu jednolitego poziomu kompetencji instruktorów, i co za tym idzie, zapewnienia tego samego poziomu jakości szkoleń kierowców.

3. Komisja egzaminacyjna.

Rozporządzenie definiuje ilość osób w komisji na 5. Zakładając, że minimum trzech z nich powinno być ekspertem w dziedzinie szkoleń, do spełnienia wymogu w skali kraju potrzeba 48 ekspertów, w ocenie specjalistów z PSM w Polsce mamy maksymalnie 20-25 takich osób.

4. Rekrutacja instruktorów

Zaniepokojenie budzi również fakt, iż w sytuacji, kiedy nie ma wystarczającej ilości członków komisji będących ekspertami w dziedzinie doskonalenia techniki jazdy, członkowie komisji egzaminacyjnych będą powoływani spośród egzaminatorów na prawo Jazdy. Ponadto wytyczne dotyczące regulaminu jazdy nie są jednoznaczne i nie ma jednolitego programu szkoleń w Polsce, rekrutacja instruktorów doskonalenia jazdy może odbywać się według niejednoznacznych kryteriów. W rezultacie grozić nam może „produkcja” przypadkowych instruktorów doskonalenia techniki jazdy i obniżenie standardów nauczania grożących wzrostem ilości wypadków drogowych wśród młodych kierowców po przypadkowych kursach.

5. Normy dotyczące autodromów

Żaden autodrom w Polsce nie spełnia wymogów ustawodawcy! Od września 2008 roku, zgodnie z regulacjami unijnymi, kierowcy autobusów i ciężarówek będą mieli obowiązek doszkalania się, niestety nie mają gdzie. Nie ma żadnego praktycznego i teoretycznego uzasadnienia dla obowiązujących zgodnie z rozporządzeniem wymogów dotyczących infrastruktury autodromów. Doskonałym przykładem może być Austria, gdzie wymogi dotyczące autodromów są mniejsze, a wypadkowość w podwyższonej grupie ryzyka objętej kursami doskonalenia techniki jazdy spadła o 30%!

Czy musimy tworzyć papierowe, a niezbyt realistyczne wymagania dotyczące nieistniejącej infrastruktury, pomijając doświadczenie krajów, które skutecznie wprowadziły programy doskonalące technikę jazdy kierowców?

Potrzebny skuteczny system szkoleń

Dla zapewnienia skutecznego systemu szkolenia kierowców niezbędne jest również opracowanie programu szkoleń doskonalenia jazdy.

Dodatkowych informacji udziela:

Jarosław Giemza - Dyrektor Wykonawczy
Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego
tel. 022/ 82 99 430, e-mail: jgiemza@pbd.org.pl



PARTNERSTWO
DLA
BEZPIECZEŃSTWA
DROGOWEGO



Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego proponuje społecznie odpowiedzialny, praktyczny i skuteczny program wprowadzenia programu doszkalającego technikę jazdy:

Wprowadzenie okresu przejściowego min. 2 lata (a najlepiej na 5 lat) w celu:

- a. Opracowanie programu, (czego i jak uczyć, czyli nauka jazdy oraz weryfikacja instruktorów) przez odpowiednie instytucje państwowe przy współpracy z praktykami doskonalenia techniki jazdy;
- b. Utworzenie jednej centralnej komisji egzaminacyjnej złożonej z grupy ekspertów oraz - na początek - jednego wzorcowego miejsca, na którym odbywałyby się egzaminy, kursy i staże.

Bezpieczeństwo priorytetem społecznie odpowiedzialnego państwa

Bezpieczeństwo stało się dominującym zagadnieniem początku XXI wieku. Jest to efekt kształtowania się zbiorowej świadomości, która stopniowo objęła wszystkie rozwinięte kraje.

Według danych Światowej Organizacji Zdrowia (WHO), każdego roku na drogach ginie 1,2 miliona osób, a ponad 50 milionów zostaje rannych. Około 90% ofiar śmiertelnych było mieszkańcami krajów o niskim lub średnim poziomie dochodów.

We wszystkich krajach śmiertelność na drogach zmienia się według podobnego schematu: faza szybkiego wzrostu, podczas której postępy w zakresie bezpieczeństwa drogowego nie są w stanie skompensować tempa wzrostu natężenia ruchu drogowego, po której następuje faza spadku, podczas której tempo wzrostu natężenia ruchu drogowego słabnie, ustępując miejsca postępom w zakresie bezpieczeństwa drogowego.

Jeśli w ciągu następnych 20 lat nie zostaną podjęte żadne działania zapobiegawcze, powyższy, już obecnie dramatyczny poziom śmiertelności, ulegnie dalszemu globalnemu wzrostowi o 65%, z lokalnym spadkiem o 30% w krajach bogatych i wzrostem o 80% w krajach o niskim poziomie dochodów.

Celem, jaki wyznaczyła sobie Unia Europejska w 2000 jest zmniejszenie liczby wypadków śmiertelnych o połowę do roku 2010. Przy liczbie 50 000 zabitych w 2000 roku stanowi to 25 000 istnień ludzkich, które co rok można uratować przy zaangażowaniu rządów państw oraz organizacji pozarządowych, a przede wszystkim samych obywateli.

Cel ten jest realizowany czego wynikiem jest zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych w 2007 roku do 43.000 osób we wszystkich 27 państwach Unii Europejskiej. Niewielki spadek odnotowano również w Polsce. Z 6 294 zabitych w 2000 roku w całym 2007 roku na polskich drogach zginęło 5 563 osoby. Czy stać nas na takie straty? Chyba nie, jeśli spojrzymy na ogromne koszty jakie ponosi państwo, nie wspominając o pozostałych społecznych kosztach wypadków.

Szkody materialne poniesione w następstwie wypadków drogowych w skali światowej szacuje się na ok. 420 miliardów euro. W Europie koszt ten stanowi ok. 200 miliardów euro, co równa się w przybliżeniu 2% europejskiego produktu krajowego brutto. W Polsce oszacowano, że średni roczny koszt wypadków drogowych stanowi ok. 30 mld złotych, nie wspominając o pozostałych kosztach społecznych jakie się z nimi wiążą.

Dodatkowych informacji udziela:

Jarosław Gieźma - Dyrektor Wykonawczy
Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego
tel. 022/ 82 99 430, e-mail: jgiezma@pbd.org.pl



PARTNERSTWO
DLA
BEZPIECZEŃSTWA
DROGOWEGO



O Stowarzyszeniu Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego

Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego powstało w 2005 roku. Wywodzi się bezpośrednio z działającego od 2000 r. w Ministerstwie Transportu Polskiego Komitetu GRSP (Global Road Safety Partnership). Obecnie Stowarzyszenie zrzesza kilkunastu partnerów biznesowych (**3M, ABB, BP, Daimler Fleet Management, DHL Express, Gazeta Bankowa, General Motors, Mercedes-Benz Polska, Michelin, Renault, Shell, Solaris Bus & Coach, Szkoła Jazdy Renault, PKN Orlen, Total**), organizacje pozarządowe i stowarzyszenia (**Fundacja Krzysztofa Hołowczyca „Kierowca Bezpieczny”, Forum Odpowiedzialnego Biznesu, Polski Czerwony Krzyż, Polskie Stowarzyszenie Motorowe, Stowarzyszenie „Droga i Bezpieczeństwo”, Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego**) oraz ośrodki naukowo-badawcze (**Instytut Transportu Samochodowego**). Patronat objęły **Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Bank Światowy**. Więcej informacji: www.pbd.org.pl

Dodatkowych informacji udziela:

Jarosław Giemza - Dyrektor Wykonawczy
Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego
tel. 022/ 82 99 430, e-mail: jgiemza@pbd.org.pl