



## **TECHNIKA TRANSPORTU SZYNOWEGO**

Dagmara JANKOWSKA, Ida LEŚNIKOWSKA-MATUSIAK, Aneta WNUK

# **NOWE KIERUNKI SZKOLENIA KIEROWCÓW W UNII EUROPEJSKIEJ**

### *Streszczenie*

*Wysoka liczba wypadków drogowych, szczególnie z udziałem początkujących kierowców oraz ogromne koszty tych wypadków sprawiły, że już w latach 70. ubiegłego wieku rozpoczęto intensywne badania na skalę światową, mające na celu zwiększenie efektywności szkolenia kandydatów na kierowców i kierowców. W referacie przedstawiono międzynarodowe projekty, których celem jest poprawa jakości i skuteczności szkolenia kierowców i tym samym bezpieczeństwa ruchu drogowego.*

### **WSTĘP**

Duża liczba wypadków drogowych, zwłaszcza z udziałem początkujących kierowców, a także wysokie koszty tych wypadków już w latach 70. ubiegłego wieku zmusiły specjalistów z krajów wysoko zmotoryzowanych do zrewidowania dotychczasowego celu szkolenia. Do lat 60. XX wieku celem szkolenia kandydatów na kierowców było wspieranie potrzeby przemieszczania się poprzez kształtowanie umiejętności kierowania pojazdem w stopniu wystarczającym do zdania egzaminu. W latach 90. sformułowano, obowiązujący także obecnie cel, który brzmi: przygotowanie do bezpiecznego kierowania pojazdem i w konsekwencji zmniejszenie liczby wypadków drogowych i ich ofiar.

Wyniki wieloletnich badań prowadzonych niemal na całym świecie (Europa, USA, Kanada, Izrael, Australia), rozpoczętych w latach 70. ubiegłego wieku i kontynuowanych do chwili obecnej, potwierdziły konieczność stałej modyfikacji i doskonalenia programów, metod, form i środków szkolenia kierowców, aby nadążały za zmianami, jakie zachodzą w społeczeństwach pod wpływem rozwoju motoryzacji oraz uwzględniały najnowszy stan wiedzy naukowej.

Koncepcje szkolenia kierowców zmieniały się odpowiednio do zmian w poglądach na czynność kierowania pojazdem. Najstarsza koncepcja utożsamiała prowadzenie pojazdu z technicznym procesem. Następnie pojawiła się koncepcja uznająca kierowanie pojazdem za jednoznaczne ze spostrzeganiem. Tu podstawową sprawą było uczenie kursantów systematycznej i skutecznej obserwacji otoczenia.

Współczesne koncepcje uznają, że samo prowadzenie pojazdu nie jest trudne, zwłaszcza jeśli ocenia się jedynie wykonywanie poszczególnych czynności i manewrów. Jednak jazda samochodem w ruchu drogowym wymaga kontroli i analizy wielu występujących jednocześnie sytuacji oraz umiejętności rozpoznawania niebezpieczeństw, ponieważ „normalne” warunki mogą zmienić się w ciągu sekundy na „niebezpieczne.” W czasie szkolenia należy więc koncentrować się na kształtowaniu u kierowców prawidłowej oceny

ryzyka, adekwatnej oceny własnych możliwości i umiejętności radzenia sobie z niebezpiecznymi sytuacjami.

Przyjęto też, że kierowanie pojazdem jest działaniem społecznym, wymagającym w procesie szkolenia kształtowania umiejętności rozpoznawania i uwzględniania potrzeb i możliwości innych uczestników ruchu oraz skutecznego porozumiewania się z nimi.

Problem szkolenia kandydatów na kierowców jako problem o wymiarze międzynarodowym został określony przez Komisję Europejską na początku lat 80. XX wieku. W ostatniej dekadzie podjęto wiele inicjatyw naukowych, których celem jest wypracowanie skutecznych rozwiązań w zakresie szkolenia kierowców. Powstają zespoły badawcze, w skład których wchodzi przedstawiciele jednostek naukowych z różnych krajów Unii Europejskiej. Wiele organizacji międzynarodowych współpracuje z KE w zakresie identyfikacji obszarów wymagających wprowadzenia jednolitych standardów w postaci dyrektyw lub zaleceń, które następnie będą implementowane do krajowych systemów szkolenia kierowców. Wszystkie te działania służą podnoszeniu jakości szkolenia kierowców w skali Zjednoczonej Europy.

Poniżej przedstawiono projekty międzynarodowe dotyczące szkolenia kierowców i kandydatów na kierowców.

## 1. PROJEKT GADGET

W latach 1998-1999 zrealizowano unijny projekt pod akronimem GADGET (Guarding Automobile Drivers through Guidance, Education and Technology), w ramach którego opracowano podstawowe wytyczne dotyczące celów i zawartości programów szkolenia kierowców, przedstawione w formie matrycy.

Matryca GDE (Goals for Driver Education) określa główne poziomy i obszary edukacji kierowców w ujęciu hierarchicznym, pozwalającym na lepsze zrozumienie bezpiecznego kierowania pojazdem. Cztery poziomy obejmują kolejne etapy szkolenia, od opanowania podstawowych manewrów, przez ćwiczenie umiejętności jazdy w ruchu drogowym i umiejętności prawidłowego planowania podróży, po kształtowanie postaw i odpowiedzialności w ruchu drogowym. Do każdego poziomu przypisane są trzy obszary obejmujące wiedzę i umiejętności, świadomość ryzyka, samoocenę.

**Tab. 1.** Matryca GDE (Goals for Drivers Education)

obszary poziomy	wiedza i umiejętności	świadomość ryzyka	samoocena
postawy, styl życia	wiek, płeć, pozycja społeczna	akceptacja ryzyka, normy grupowe	kontrolowanie emocji, ocena umiejętności
sposób i cel używania pojazdu	planowanie podróży, środki transportu	alkohol, zmęczenie, obecność pasażerów, pora doby	ocena stanu psychofizycznego i własnych możliwości
prowadzenie pojazdu w ruchu	prawo, współpraca, spostrzeganie	nieprzestrzeganie przepisów i zasad ruchu	dopasowanie stylu jazdy do umiejętności
kontrolowanie pojazdu, podstawowe manewry	zasady funkcjonowania i obsługi pojazdu, ruszanie, jazda na wprost, itd.	zapięcie pasów, stan techniczny pojazdu	ocena możliwości pojazdu (prędkość, hamowanie)

**Źródło:** Guarding Automobile Drivers through Guidance Education and Technology. Final Report. Investigations on Influences upon Driver Behaviour – Safety Approaches in Comparison and Combination. KfV, Vienna 1999.

W projekcie GADGET skupiono się na następujących podejściach do bezpieczeństwa ruchu drogowego, w odniesieniu do zachowania kierowców:

- wpływ urządzeń bezpieczeństwa znajdujących się wewnątrz pojazdów na zachowanie kierowców,
- wpływ urządzeń bezpieczeństwa znajdujących się wewnątrz pojazdów na zachowanie kierowców,
- wpływ warunków drogowych na zachowanie kierowców,
- wpływ programów edukacyjnych i szkoleniowych na zachowanie kierowców,
- wpływ kampanii edukacyjnych na zachowanie kierowców,
- wpływ rozwiązań prawnych (włączając nadzór) na zachowanie kierowców.

## **2. PROJEKT MERIT**

W 2005 roku zakończył się projekt, zamówiony przez Komisję Europejską, o akronimie MERIT (Minimum Requirements for Driving Instructor Training). Projekt był realizowany przez zespół ekspertów z Austrii, Szwecji i Holandii przy współpracy przedstawicieli z 27 państw europejskich. Jego celem było określenie minimalnych wymagań wobec instruktora nauki jazdy w UE w zakresie:

- kompetencji zawodowych,
- wymagań wstępnych,
- zasad szkolenia i egzaminowania kandydatów na instruktorów,
- treści kształcenia kandydatów na instruktorów,
- uznawania dyplomów na bazie standardu,
- zapewnienia jakości pracy i stałego doskonalenia zawodowego.

Stworzenie standardu kwalifikacji zawodowych instruktora może mieć ogromne znaczenie w zakresie jakości szkolenia i umożliwienia porównywania zakresu wiedzy i umiejętności zawodowych w obrębie wykształcenia i przygotowania zawodowego instruktorów w Zjednoczonej Europie.

Zgodnie z określonymi wymaganiami kompetencje instruktora powinny przede wszystkim dotyczyć kompetencji merytorycznych, w tym:

- znajomości i zrozumienia celów szkolenia określonych w formie matrycy GDE,
- umiejętności uczenia jazdy defensywnej, przyjaznej dla środowiska, z uwzględnieniem ważnych społecznie postaw, takich jak partnerstwo i szacunek,
- znajomości krajowych i europejskich przepisów odnośnie szkolenia i egzaminowania kierowców.

Szczególnie ważne są kompetencje pedagogiczne i psychologiczne, w tym:

- znajomość technik i umiejętności komunikowania się, nauczania i motywowania, z położeniem nacisku na samoocenę uczniów (nauczyciel doradca),
- umiejętność oceniania i wspierania.

Wymagania wstępne określone w standardzie dla kandydatów na instruktorów dotyczą posiadania odpowiedniego wykształcenia (wyższe z przygotowaniem pedagogicznym), prawa jazdy odpowiedniej kategorii, co najmniej 3-letniego doświadczenia w prowadzeniu pojazdu odpowiedniej kategorii, spełnienia warunków dopuszczających do odbycia szkolenia oraz zostania instruktorem, badań lekarskich oraz niekaralności.

Kandydat na instruktora powinien zdobyć odpowiednie kompetencje w ramach określonego szkolenia oraz zdać egzamin kwalifikacyjny. Powinien również posiadać wcześniejsze doświadczenie w szkoleniu kandydatów na kierowców.

Szkolenie przyszłych instruktorów powinno odbywać się w specjalnych szkołach posiadających certyfikaty w zakresie prowadzenia szkolenia kandydatów na instruktorów i instruktorów. Również kadra szkoląca powinna być wysoko wyspecjalizowana i legitymować się certyfikatami w określonych specjalnościach. Program szkolenia powinien uwzględniać

treści i metody odpowiednie do realizacji celów matrycy GDE. W ramach szkolenia muszą odbywać się praktyki szkoleniowe.

Wytyczne odnośnie egzaminu wskazują na jego obowiązkowe elementy, takie jak sprawdzenie wiedzy teoretycznej, umiejętności prowadzenia pojazdu, umiejętności szkolenia kandydatów na kierowców. Egzamin powinien być składany przed odpowiednio przygotowanymi egzaminatorami.

Oddzielny punkt standardu stanowią wymagania odnośnie oceniania i doskonalenia pracy instruktorów w celu zapewnienia odpowiedniej jakości szkoleń. Systematycznie musi być prowadzona wewnętrzna ocena jakości pracy. Ocena zewnętrzna powinna być dokonywana przez akredytowanych kontrolerów przynajmniej raz na pięć lat.

Zaproponowany standard wymagań powinien stać się zaleceniem Komisji Europejskiej zobowiązującym wszystkie kraje do stosowania go w zakresie kształcenia i pracy instruktorów. Standard zakłada, że kwalifikacje zdobyte zgodnie z przyjętymi wytycznymi powinny gwarantować wzajemną uznawalność dyplomów w całej Europie.

### **3. PROJEKT HERMES**

Europejski projekt HERMES realizowany był od marca 2007 roku do lutego 2010 r. Jego głównym celem było opracowanie 3-5 dniowego kursu dla instruktorów nauki jazdy, który pozwoliłby im rozwinąć własne coachingowe umiejętności oraz przygotował ich do prowadzenia zajęć tą metodą.

Rezultatem projektu było powstanie podręcznika do szkolenia trenerów instruktorów nauki jazdy i szkolenia instruktorów, przygotowanie scenariuszy zajęć dla instruktorów prowadzących zajęcia z kursantami oraz filmu o coachingu w szkoleniu kierowców. Scenariusze zajęć przygotowano dla zajęć teoretycznych w klasie, zajęć praktycznych w ruchu drogowym oraz zajęć na symulatorze.

W projekcie HERMES, zarówno w szkoleniu dla trenerów instruktorów, jak i instruktorów, nacisk położony był na wykorzystywanie podczas zajęć bardziej innowacyjnych metod nauczania (dyskusja, praca w grupach, odgrywanie ról, warsztaty, itd.), zbudowanie odpowiedniej relacji między wykładowcą a słuchaczem oraz bardziej aktywną rolę słuchacza na zajęciach. Tematy opracowanych scenariuszy w projekcie HERMES dotyczą czterech obszarów i poziomów matrycy GDE. Coaching jest optymalną metodą do prowadzenia kursów doszkalających, jak również w przypadku określania ryzykownych zachowań (czwarty poziom matrycy GDE) w podstawowych kursach nauki jazdy.

Metoda coachingu jest skonstruowana w sposób pozwalający na zwiększenie samoświadomości uczącego się – ten element wyróżnia ją spośród innych metod. Jest to zgodne z celami matrycy GDE, w której prawidłowa samoocena na wszystkich czterech poziomach odgrywa kluczową rolę w bezpiecznym prowadzeniu pojazdu. Metoda coachingowa oparta jest na zadawaniu pytań, co stoi w opozycji do tradycyjnych metod, w przypadku których instruktor przyzwyczajony jest do instruowania kursanta. Tu trener pomaga kursantowi w aktywizacji jego własnych możliwości, które pozwolą mu zdefiniować, które z rozwiązań dla danej sytuacji jest najlepsze.

### **4. PROJEKT ANDREA**

Europejski projekt ANDREA (Analysis of Driver Rehabilitation Programmes – Analiza kursów reedukacji kierowców) trwał od lutego 2000 roku do grudnia 2001 r. Koordynatorem projektu było Kuratorium für Verkehrssicherheit z Austrii. Projekt ANDREA był kontynuacją innego projektu europejskiego o akronimie DAN (Description and Analysis of Post Licensing Measures for Novice Drivers). W projekcie DAN kursy reedukacji kierowców były głównie rekomendowane dla młodych kierowców – sprawców wykroczeń w ruchu drogowym. W

przeciwieństwie do projektu DAN, w projekcie ANDREA, oprócz młodych kierowców, uwzględniono w analizie również doświadczonych kierowców.

Celem projektu ANDREA było przeprowadzenie analizy kursów reedukacji kierowców i wyodrębnienie wśród nich tych elementów, które są bardziej lub mniej efektywne i opisanie co szczególnie świadczy o ich efektywności. W ramach projektu opisano zawartość wszystkich programów reedukacji prowadzonych w państwach UE, zorganizowano warsztaty dla ekspertów, a także przeprowadzono analizę dotyczącą poszczególnych części programu, ze wskazaniem które z nich okazały się najbardziej efektywne. W badaniu udział wzięło 1375 uczestników kursów i 60 trenerów z Francji, Austrii, Belgii, Holandii i północnych Włoch. Wyniki przeprowadzonej analizy umożliwiły zapoznanie się z programami reedukacji, ich metodologią, zawartością, oraz pozwoliły poznać relację trener-kursant. Większość uczestników kursów uważała, że program kursu był skonstruowany w taki sposób, aby w przyszłości pomógł im w unikaniu popełniania wykroczeń. Zauważono wyraźny spadek wskaźnika powtarzalności popełniania wykroczeń (recydywy) wśród uczestników szkolenia, w porównaniu z grupą kontrolną.

Badania pokazały, że zwłaszcza w przypadku pijanych kierowców programy reedukacyjne wpłynęły na zmniejszenie o 50% wskaźnika powtarzalności wykroczeń popełnianych przez tych kierowców, w porównaniu do grupy kontrolnej, która nie brała udziału w takich programach. Pomimo iż programy reedukacyjne są efektywne dla ich uczestników, to jednak mają ograniczony wpływ na bezpieczeństwo na drogach, gdyż tylko mała grupa kierowców wysokiego ryzyka jest kierowana na takie szkolenia.

Szkolenia są skuteczne tylko wtedy, jeśli są dostosowane do konkretnych negatywnych zachowań kierowców. Szkolenia, które okazały się skuteczne charakteryzowały się małymi grupami osób (około 10 uczestników), prowadzeniem w niezbyt krótkim okresie czasu (3 do 10 sesji, w 3 do 10 tygodni) i skoncentrowaniem raczej na autorefleksji połączonej z dyskusją i elementami psychoterapeutycznymi, niż na tradycyjnej nauce prowadzonej przez wyszkolonego profesjonalistę.

Szkolenia mogą zmniejszyć powtarzalność wykroczeń, jednak istnieje grupa uczestników, która powtarza wcześniej popełnione wykroczenia. Dla tej grupy wysokiego ryzyka skuteczne są szkolenia długotrwałe.

Kursy grupowe mogą, oprócz realizacji wyznaczonych celów, również wspierać proces socjalizacji osób popełniających wykroczenia.

## **5. PROJEKT BASIC**

Projekt BASIC (Basic Driver Training: New Models) jest jednym z szeregu projektów współfinansowanych przez Komisję Europejską dotyczących szkolenia kierowców. W ramach projektu BASIC przygotowano zestaw zaleceń dotyczących nowych modeli szkolenia kierowców. Projekt był koordynowany przez Uniwersytet Turku z Finlandii. Jego celem było zbadanie ostatnich osiągnięć w zakresie podstawowej edukacji dla kandydatów na kierowców kategorii B, czyli do momentu otrzymania prawa jazdy.

Do opisanego analizowanych modeli wykorzystano m.in. instrukcje z ośrodków szkolenia kierowców, instrukcje amatorskie, szkolenia krótkookresowe i długookresowe, modele łączone, modele wielofazowe i liberalne. W ramach projektu opisano również te elementy szkolenia, które mogłyby mieć pozytywne efekty. Zaliczono do nich liczbę szkoleń, długość ich trwania, cele i zawartość szkolenia, interpretacje celów, stopień kontroli nad szkoleniem, jakość i ilość informacji zwrotnych, środowisko szkolenia (w jakim stopniu otoczenie/środowisko wspiera szkolenie), metody szkoleniowe (praktyczne, teoretyczne), powiązanie pomiędzy instrukcjami praktycznymi i teoretycznymi. Opisano także różne kryteria do oceny efektywności modeli (zadowolenie szkolonych, natychmiastowy efekt szkolenia – odsetek zdanych egzaminów, jakość popełnianych błędów na egzaminie,

nastawienie nowych kierowców i ich zachowania w ruchu drogowym – naruszenia przepisów i wypadki). Okoliczności wystąpienia wypadku również odgrywają ważną rolę w ocenie efektywności systemu (podczas szkolenia, w trakcie nauki, po zdobyciu uprawnień).

Tradycyjne i nowe systemy szkolenia kierowców w ramach projektu zostały opisane i ocenione w Niemczech, Wielkiej Brytanii, Szwajcarii, Holandii, Danii, Norwegii, Finlandii, Szwecji, Francji i Austrii. Zalecenia pochodzące z projektu dotyczące szkolenia kierowców w Europie zostały oparte zarówno na badaniach empirycznych, jak i na rozważaniach teoretycznych.

Na tej podstawie opisano idealny system szkolenia kierowców jako taki, który charakteryzuje się:

- jasnymi celami i zawartością,
- wystarczającą informacją zwrotną służącą poprawie zachowania,
- teoretyczną i praktyczną częścią szkolenia, które się uzupełniają,
- możliwością zdobycia wystarczającego doświadczenia,
- odpowiednim środowiskiem do ćwiczenia potrzebnych umiejętności,
- wystarczająco długim okresem nauki do utrwalenia zdobytej wiedzy i umiejętności oraz otoczeniem sprzyjającym bezpieczeństwu.

## **6. PROJEKT ADVANCED**

W latach 2000-2002, w ramach projektu ADVANCED (Study of post-licence driver and rider training), współfinansowanego przez Komisję Europejską, dokonano przeglądu kursów doszkalających przeznaczonych dla kierowców. Opisano i przeanalizowano je oraz wydano zalecenia wskazujące jak należy prowadzić takie szkolenia aby były one najbardziej efektywne. W ramach realizacji projektu eksperci podkreślili, że niezwykle ważne jest aby w wyniku szkolenia kierowcy nie czuli się zbyt pewni siebie w ruchu drogowym. Komisję Europejską interesował zwłaszcza brak standardów i możliwe niezamierzone skutki uboczne dobrowolnych kursów doszkalających.

Projekt był koordynowany przez organizację CIECA (międzynarodową komisję egzaminatorów kierowców) oraz partnerów z Niemiec, Finlandii, Luksemburga, Austrii, Francji, Wielkiej Brytanii i Szwecji, a także wspierany przez liczne organizacje doszkalające kierowców w całej Europie.

W ramach projektu opracowano wytyczne do prowadzenia szkoleń przeznaczonych dla kierowców samochodów i pojazdów dwuśladowych, obejmujące:

- planowanie kursu,
- zawartość kursu,
- kwalifikacje i kompetencje trenerów/instruktorów,
- inne kwestie jakościowe, np. dokumentacja.

## **7. PROJEKT MODULE CLOSE-TO**

Projekt MODULE CLOSE-TO był realizowany pilotażowo w latach 2004-2006 w 5 krajach europejskich. Wyniki tego projektu dały podstawę do jego kontynuowania i rozszerzenia. W latach 2007-2010 projekt był realizowany już w 11 krajach Unii Europejskiej.

Pomysł projektu MODULE CLOSE-TO został zaczerpnięty z programów zapobiegających uzależnieniom od narkotyków, alkoholu i zachorowań na AIDS, w których osoby uzależnione czy zakażone wirusem HIV opowiadają innym historię swojego uzależnienia, swojej choroby, jak do tego doszło i jak z tym uzależnieniem, chorobą walczą. W ramach projektu MODULE CLOSE-TO nowa metoda szkolenia przyszłych kierowców polegała na bezpośredniej konfrontacji kursantów z ryzykownymi zachowaniami na drodze

młodych kierowców – sprawców wypadków i konsekwencjami ich czynów. Projekt potwierdził pozytywny wpływ nauki przez emocje oraz jej długo utrzymujące się efekty.

Podstawowym zadaniem projektu MODULE CLOSE-TO było przeprowadzenie przez trenerów-rówieśników (młodych sprawców wypadków) zwanych peer-mentorami (PM) zajęć z 10 tys. kandydatów na kierowców (młodymi kierowcami) w krajach partnerskich projektu – Austrii, Cyprze, Czechach, Grecji, Hiszpanii, Francji, Niemczech, Węgrzech, Polsce, Słowenii, Szwecji. Realizacja i efekty tej akcji były monitorowane i poddane ewaluacji podczas każdego etapu realizacji projektu.

Ewaluacja działań w ramach projektu Module Close-To wykazała, że największy wpływ na zmiany postaw i zachowań kandydatów na kierowców miały:

- najcięższe wypadki opisywane przez peer-mentorów,
- gdy peer-mentor był sprawcą wypadku, a nie ofiarą lub świadkiem,
- gdy peer-mentorzy byli w wieku 20-24 lat, czyli niewiele starsi od kursantów,
- gdy peer-mentor był naturalny, a jego historia była opowiedziana emocjonalnie (czyli gdy nie popadł w rutynę, a no to miała wpływ liczba wystąpień w OSK, najlepiej gdy historia była opowiadana maksymalnie 5 razy),
- gdy grupa kursantów była nie większa niż 20 osób.

## **8. PROJEKT ERIC**

Problem wykorzystywania interaktywnych programów multimedialnych (CBT) w szkoleniu kierowców w Unii Europejskiej został podjęty w ramach projektu ERIC (Experiencing CBT Programmes in Road Safety in the European Community), który był realizowany w latach 2008-2010. Głównym celem projektu było opracowanie nowych wersji językowych, z dostosowaniem do specyfik kulturowych przez partnerów projektu pochodzących z Polski, Hiszpanii, Austrii i Niemiec, narzędzi szkoleniowych w postaci interaktywnych programów multimedialnych CBT, a także zbadanie stopnia akceptacji szkoleń z użyciem tego typu programów wśród ich uczestników. Programy dotyczyły zagadnień zmęczenia kierowcy – „Śmiertelnie zmęczony? Mnie to nie dotyczy!”, oraz fizyki jazdy – „Rozwiązywanie zadań z zakresu techniki jazdy – Podstawy fizyki jazdy”. Oba programy zostały opracowane w Niemczech i są tam wykorzystywane i rozpowszechniane w zakresie prewencji wypadków w pracy, podczas organizowanych seminariów i warsztatów. Są także wykorzystywane jako dodatkowy element dydaktyczny podczas szkoleń na symulatorze. Celem wykorzystania tego typu interaktywnych programów w procesie szkolenia kierowców jest wpływ na zmianę ich zachowań w ruchu drogowym oraz zwiększenie świadomości konsekwencji prowadzenia pojazdu gdy kierowca jest zmęczony lub gdy jego wiedza na temat fizyki jazdy jest ograniczona. Interaktywność programów pomaga lepiej zapamiętać ich treść. Ponadto pozwala na dokonanie ewaluacji zdobytej w trakcie pracy z programem wiedzy, bez kontroli trenera czy nauczyciela. Grupa, do której adresowane są oba programy to głównie kierowcy zawodowi, ale także przedstawiciele firm transportowych oraz ośrodków szkolenia kierowców.

Wykorzystywanie programów CBT w edukacji musi być związane m.in. z dostosowaniem metodyki nauczania, zmianami w organizacji procesu edukacyjnego oraz ewaluacją ich wpływu na osiągnięcia osób uczących się. Nowoczesna technologia w edukacji zwiększa jej jakość, ale należy ją wykorzystywać świadomie i celowo. Jak wykazały badania przeprowadzone w ramach europejskiego projektu ERIC interaktywne multimedialne programy edukacyjne w szkoleniu kierowców mogą i powinny być szeroko stosowane.

## PODSUMOWANIE

Prowadzone od lat 70. XX wieku badania oraz ich wyniki wymuszają ciągłe dostosowywanie, zarówno programów i metod, jak również form i środków szkolenia kierowców do zachodzących zmian związanych z rozwojem motoryzacji. Ważną rolę w tym zakresie pełni współpraca międzynarodowa, w ramach której realizowane są projekty stanowiące podstawę dyrektyw unijnych.

Wiążą one swych adresatów, którymi mogą być wyłącznie państwa członkowskie (jedno, kilka lub wszystkie) Unii, co do celów, które powinny być osiągnięte, pozostawiając im swobodę wyboru formy i środków realizacji tych celów. Państwa członkowskie mają więc obowiązek zastosowania takich środków prawnych, które pozwolą na implementację dyrektyw do ich wewnętrznego porządku prawnego. Szczególnie ważną rolę odgrywają one w procesie harmonizacji i ujednolicania systemów prawnych państw członkowskich, w tym w zakresie szkolenia i egzaminowania kierowców.

## NEW TRENDS IN DRIVERS TRAINING IN THE EUROPEAN UNION

### *Abstract*

*The high number of road accidents, especially those involving novice drivers, and enormous costs that are generated by these accidents have caused intensive worldwide research already in the 70's. These research aimed at increasing the effectiveness of training of candidates for drivers as well as drivers. In the article authors have presented international projects, which goal was to improve the quality and effectiveness of drivers' training and therefore to improve road safety.*

## BIBLIOGRAFIA

1. Bartl G. (red.): *Results of EU Project DAN: Description and Analysis of Post Licensing Measures for Novice Drivers*. KfV, Vienna 2000.
2. *Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*. Komisja Europejska, Bruksela 2011.
3. Delhomme P., Vaa T., Meyer T., Harland G., Goldenbeld C., Järmärk S., Christie N., Rehnova V.: *GADGET project: Guarding Automobile Drivers through Guidance Education and Technology. Deliverable 4. Evaluated road safety media campaigns*. INRETS, Paris 1999.
4. *EU Advanced Project: Checklist for post-licence trainers*. [cieca.be/template\\_subsubpage.asp?pag\\_id=49&spa\\_id=74&ssp\\_id=76&lng\\_iso=EN](http://cieca.be/template_subsubpage.asp?pag_id=49&spa_id=74&ssp_id=76&lng_iso=EN), (12.07.2012).
5. *EU Hermes Project: High impact approach for Enhancing Road safety through More Effective communication Skills*. alles-fuehrerschein.at GmbH, Vienna 2010.
6. *EU Merit Project: Minimum Requirements for Driving Instructor Training*. Institute Gute Fahrt, Vienna 2005.
7. *Guarding Automobile Drivers through Guidance Education and Technology. Final Report. Investigations on Influences upon Driver Behaviour – Safety Approaches in Comparison and Combination*. KfV, Vienna 1999.
8. Hatakka M., Keskinen E., Baughan C., Goldenbeld C., Gregersen N. P., Groot H., Siegrist S., Willmes-Lenz G., Winkelbauer M.: *BASIC driver training: New models Final Report*. [cieca.be/template\\_subpage.asp?pag\\_id=49&spa\\_id=77&lng\\_iso=EN](http://cieca.be/template_subpage.asp?pag_id=49&spa_id=77&lng_iso=EN), (16.07.2012).



9. Jankowska D.: *Wykorzystanie interaktywnych programów multimedialnych (CBT) w szkoleniu kierowców – podsumowanie projektu ERIC*. BRD nr 4, Wyd. ITS, Warszawa 2010.
10. Jankowska D., Leśnikowska-Matusiak I.: *Nowe narzędzia w szkoleniu i samokształceniu kierowców – multimedialne programy edukacyjne – Europejski projekt ERIC*. BRD nr 2, Wyd. ITS, Warszawa 2009.
11. Jankowska D., Leśnikowska-Matusiak I., Wnuk A.: *Edukacja w kontekście polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2011-2020*. Logistyka nr 6, Wyd. Instytutu Logistyki i Magazynowania, Poznań 2011.
12. Jankowska D., Wnuk A.: *Metoda coachingu w szkoleniu kierowców – europejski projekt HERMES*. BRD nr 2, Wyd. ITS, Warszawa 2010.
13. Leśnikowska-Matusiak I. (red.): *Bezpieczeństwo ruchu drogowego. Teoria i praktyka szkoleń*. Wyd. ITS, Warszawa 2009.
14. Leśnikowska-Matusiak I. (red.): *Bezpieczeństwo ruchu drogowego. Teoria i praktyka. Edukacja*. Wyd. ITS, Warszawa 2012.
15. *The EU ADVANCED Project: Description and Analysis of Post-licence Driver and Rider Training, Final Report*. CIECA, Haga 2002.
16. Wacowska-Ślęzak J., Wnuk A.: *Europejski projekt Module Close-To*. BRD nr 1, Wyd. ITS, Warszawa 2007.

**Autorzy:**

**mgr Dagmara JANKOWSKA** – Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa

**mgr Ida LEŚNIKOWSKA-MATUSIAK** – Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa

**mgr Aneta WNUK** – Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa