

Kwestionariusz subiektywnej oceny predyspozycji dobrego kierowcy (KSOPDK)

I. Wstęp

Bycie kierowcą, rozpatrywane według klasyfikacji zawodów i specjalności, należy do grupy zawodów trudnych i niebezpiecznych, praca ta związana jest z zagrożeniami zdrowia/życia bezpośrednio dla kierowcy, jak i innych ludzi. Powyższy opis nie dotyczy jedynie kierowców zawodowych, każdy użytkownik pojazdu będący posiadaczem prawa jazdy kategorii B musi się liczyć z niebezpieczeństwami wynikającymi z korzystania z samochodu. Test ten powstał w celu zbadania przez użytkownika swoich kompetencji a przy tym ujawni słabe strony, na które kierowca powinien szczególnie uważać. Ponad to test może zostać użyty do rekrutacji na każde stanowisko, które wymaga od pracownika użycia samochodu.

Test przeznaczony jest do badania kierowców, którzy posiadają prawo jazdy minimum 1 rok. Wybór ten umotywowany jest polskim prawem, w którym osoba taka podlega dużo surowszym przepisom, jak i ma obowiązek sygnalizowania faktu, że jest początkującym kierowcą (np. naklejanie tzw. „zielonego listka” na szybę), będąc przez to pośrednio traktowana na drodze inaczej niż przeciętny kierowca. Na podstawie tego wnosimy, że kierowcy z doświadczeniem dłuższym niż 1 rok nabyli już określonych cech, umiejętności i zdobyli doświadczenie na poziomie umożliwiającym wykorzystanie ich do pomiarów subiektywnej oceny predyspozycji dobrego kierowcy.

II. Mierzona cecha.

W tej pracy postaramy zmierzyć się subiektywne predyspozycje osób badanych do bycia dobrym kierowcą. Inspirując się pracą pt. *„Proces szkolenia kandydatów na kierowców - wymagania bezpieczeństwa ruchu drogowego”*¹ jako elementy tego zespołu cech przyjęliśmy te, które w wyżej wymienionym artykule zostały uznane za cechy niezbędne do prawidłowego wykonywania zawodu instruktora jazdy, ale jedynie w części związanej z kierowaniem samochodem. Predyspozycja do bycia dobrym kierowcą jest zatem rozumiana przez nas jako zespół cech, do których zaliczamy **cechy motoryczno-poznawcze**, na które składają się takie elementy jak odporność fizyczna na długotrwały wysiłek, refleks, spostrzegawczość, umiejętność podejmowania szybkich i trafnych decyzji z zależności od sytuacji na drodze, koordynacja wzrokowo- ruchowa itp. oraz **emocjonalną odporność**, do której zaliczyliśmy takie elementy jak wytrzymałość na długotrwały wysiłek emocjonalny, odporność na stres, umiejętność zachowania spokoju w kryzysowych sytuacjach wymagających tzw. „trzeźwego” myślenia, odporność na presję wywieraną przez innych uczestników ruchu itp. Z uwagi na fakt, że twórcy testu posiadają prawo jazdy kategorii B oraz regularnie jeżdżą samochodem, zdecydowaliśmy na podstawie własnych obserwacji na dodanie

1 Bąk, J., & Bąk-Gajda, D. (2010). Proces szkolenia kandydatów na kierowców-wymagania bezpieczeństwa ruchu drogowego. Logistyka.

jeszcze dwóch elementów do badanego konstrukt – **zdolności społecznych**, do których zaliczamy takie elementy jak umiejętność zachowania się w dużym ruchu ulicznym, gdzie niezbędna jest interakcja z innymi jego uczestnikami, umiejętność uzyskania pomocy w kryzysowych sytuacjach, dogadanie się z uczestnikami wypadku, uzyskanie informacji o sytuacji panującej na drodze itp., oraz **strategii**, czyli stosowania określonego typu zachowań, które w korzystny sposób wpływają na nasze bezpieczeństwo w ruchu ulicznym, takie jak odpowiednie przygotowanie samochodu przed jazdą, robienie przerw podczas długich podróży, przystosowanie się do niesprzyjających warunków atmosferycznych na drodze, umiejętności technicznych obsługi wszystkich elementów auta jak gaśnica, światła przeciwmgłowe itp., wykonanie drobnych napraw, ekonomiczna jazda itp..

Jako obszary treści rzeczonych cech manifestujących się predyspozycjach do bycia dobrym kierowcą przyjęliśmy trzy przypadki: Długotrwałą (trwającą co najmniej 8 godzin) jazdę w trasie, w optymalnych warunkach pogodowych, bez żadnych niespodziewanych sytuacji drogowych, po obszarach niezabudowanych lub autostradach, gdzie istotnym czynnikiem jest nieznanomość drogi przez kierowcę, jazdę pod dużym mieście (jak Warszawa, Kraków lub Poznań), w godzinach szczytu, w optymalnych warunkach pogodowych, bez żadnych niespodziewanych sytuacji drogowych, wymagającą wykonywania trudnych ze względu na wysoki ruch uliczny manewrów jak parkowanie w centrum, wyjazd z drogi podporządkowanej na główną, zmiana pasa na skrajny itp. oraz nieoczekiwane sytuacje na drodze, takie jak sytuacje stwarzające niebezpieczeństwo jak nagłe pojawienie się przechodnia, kolizja lub wypadek drogowy, złe warunki atmosferyczne itp.

		obszary treści		
		Długotrwała jazda w trasie (co najmniej 8 godzin jazdy).	Nieoczekiwane sytuacje na drodze (np. wypadek, pogoda)	Jazda po dużym, zatłoczonym mieście.
obszar manifestacji	Motoryczno-poznawcze			
	emocjonalna odporność			
	zdolności społeczne			
	strategie			

Poniżej znajduje się 48 pytań. Proszę wpisać numer pytania do tabeli w pole, które byłoby najbardziej odpowiednie dla tego pytania. Każde pytanie należy wpisać tylko jeden raz. W przypadku, gdy według Państwa pytanie nie pasuje do żadnej kategorii, proszę wpisać słowo „brak” w kolumnie „adekwatność”. Gdy uda się Państwu dopasować pytanie do danej kategorii, proszę pozostawić tę kolumnę pustą. Zadanie proszę wykonać w oparciu o opis mierzonej cechy (znajdujący się powyżej).

Nr	Pytanie	Adekwatność
1	W przypadku zagrożenia potrafiłbym szybko ale i bezpiecznie zmienić pas.	
2	Często używam klaksonu jadąc samochodem po mieście.	
3	Jazda na „suwak” to element zachowania na drodze, który jest mi obcy.	
4	Gdybym miał CB radio, powiadamiałbym innych użytkowników o utrudnieniach drogowych.	
5	Długie prowadzenie pojazdu wpływa negatywnie na mój nastrój.	
6	Gdybym był uczestnikiem stłuczki, miałbym poważne opory przed dalszą jazdą.	
7	Potrafię szybko dostrzec zagrożenie na drodze.	
8	Gdy zawodzi mnie nawigacja, nie jest dla mnie problemem zapytać obcych ludzi o drogę.	
9	Wypadek uliczny to sytuacja, w której nie wyobrażam sobie, aby móc się dogadać z drugim uczestnikiem ruchu.	
10	Jadąc samochodem dłuższą trasę, ustawiam klimatyzację nieco zimniej niż zazwyczaj, aby nie czuć się sennym.	
11	Włączam kierunkowskazy przy zjazdach z ronda gdyż wiem, że ta informacja może przydać się innym użytkownikom ruchu.	
12	Na zatłoczonej ulicy jestem w stanie precyzyjnie wykonywać manewry samochodem tj. parkowanie równoległe czy zmiana pasa.	
13	W przypadku zauważenia zagrożenia na drodze, często zachowuję szczególną ostrożność.	
14	Staram się dojechać do celu nie robiąc przerw.	
15	Potrafiłbym mrugnąć światłami awaryjnymi w celu przeproszenia uczestnika ruchu, po nagłym wjechaniu na inny pas ruchu.	
16	Ze względu na korki staram się wcześniej zmienić pas gdy wiem, że będę musiał skręcić.	
17	Po długiej podróży czuję się emocjonalnie wyczerpany.	
18	Widząc wypadek na drodze, potrafiłbym trzeźwo ocenić sytuację i odpowiednio zareagować.	
19	Dzień przed długą trasą wolę solidnie wypocząć niż siedzieć do późna.	
20	Niecierpliwie się stojąc w korkach.	
21	Jeżdżąc nocą po mieście, często przeszkadzają mi światła billboardów.	
22	Jestem odpowiedzialnym kierowcą, potrafię dostosować prędkość do panujących warunków atmosferycznych.	
23	Często sprawdzam trasę na mapie przed wyruszeniem w podróż.	
24	Potrafię długo utrzymać koncentrację za kierownicą.	
25	Zdarza mi się nie zauważyć pojazdu uprzywilejowanego na drodze.	
26	Odczuwam dyskomfort, gdy coś zaskakuje mnie na drodze.	
27	Prowadząc kilka godzin pojazd, czuję się samotny.	
28	Jadąc po oblodzonej drodze, nie wprowadzam silnika na zbyt duże obroty.	
29	Planując drogę przez miasto, często wyruszam wcześniej z uwagi na korki.	
30	Gdy ktoś zajedzie mi drogę, często reaguję gniewem.	

31	Gdy zgubię się na trasie prowadząc samochód, panikuję i zaczynam popełniać błędy.	
32	Jadąc samochodem przez duże miasto, czuję się zdezorientowany.	
33	Jestem osobą komunikatywną, nie miałbym problemu z uzyskaniem pomocy od innych uczestników ruchu w razie usterki.	
34	Potrafię szybko i pewnie zareagować na pojawiające się niebezpieczeństwo na drodze.	
35	Monotonny krajobraz sprawia, że prowadząc samochód szybko czuję się senny.	
36	W przypadku przebicia opony samochodu, miałbym problem z wymianą koła.	
37	Nie jest dla mnie problemem jechać nieoświetloną ulicą po zmroku.	
38	Panikuję gdy na zatłoczonej ulicy inny uczestnicy ruchu trąbią na mnie.	
39	W trakcie długiej podróży zdarza mi się mieć kiepski humor.	
40	Często wpuszczam kierowców z dróg podporządkowanych, widząc w lusterku wstecznym sznurek samochodów. Liczę się z tym, że inni użytkownicy ruchu też mogą się gdzieś spieszyć.	
41	Rzadko zachowuję bezpieczny odstęp od samochodu jadącego przede mną.	
42	Nie informuję innych uczestników ruchu drogowego że jadą na trasie bez włączonych świateł.	
43	Łatwo wpadam w złość za kierownicą.	
44	Odczuwam stres prowadząc pojazd po zatłoczonym mieście.	
45	Potrafiłbym bezpiecznie wyprowadzić samochód z niekontrolowanego poślizgu	
46	Pomoc obcej osobie w nagłej sytuacji drogowej jest dla mnie sprawą oczywistą.	
47	Dzielę się z innymi uczestnikami ruchu informacjami o nagłych zmianach w sytuacji na drodze, by mogli uniknąć zagrożenia	
48	Odczuwam dolegliwości fizyczne po kilkugodzinnej podróży samochodem.	