

Krzysztof R. Zieliński*, Hubert Dobrzyński**

*PEDAGOGIUM WSNS w Warszawie

ORCID: 000-0002-9276-4803

**Straż Miejska m.st. Warszawy

ORCID: 0000-0001-6604-3271

DOI: 10.35464/1642-672X.PS.2022.3.09

Edukacja o kulturze bezpieczeństwa drogowego

Education on the traffic safety culture

ABSTRACT: Each user of public roads is obliged to comply with the relevant legal provisions generally formulated as road traffic regulations. The developing civilization caused a rapid increase in the number of motor vehicles. The increase in environmental pollution, increasing car traffic and the increasing number of accidents in road transport have meant that the society, especially the inhabitants of large agglomerations, more and more often use alternative means of transport – bicycles, scooters or other personal transport devices. The article raises the important issue of shaping the culture of safety in road traffic among children and youth. At the same time, legal requirements for safe behaviour on the road of unprotected road users were indicated.

KEYWORDS: safety, culture of security, road traffic.

STRESZCZENIE: Każdy użytkownik dróg publicznych zobowiązany jest do przestrzegania stosownych przepisów prawa ogólnie sformułowanych jako przepisy w ruchu drogowym. Rozwijająca się cywilizacja spowodowała gwałtowny przyrost liczby pojazdów mechanicznych. Wzrost zanieczyszczenia środowiska, nasilający się ruch samochodowy oraz coraz większa liczba wypadków w komunikacji drogowej spowodowały, że społeczeństwo a szczególnie mieszkańcy dużych aglomeracji coraz częściej korzystają z alternatywnych środków komunikacji – rowerów, hulajnóg lub innych urządzeń transportu osobistego. Artykuł porusza ważną kwestię kształtowania kultury bezpieczeństwa w ruchu drogowym wśród dzieci i młodzieży. Jednocześnie wskazane zostały wymagania prawne dotyczące bezpiecznych zachowania na drodze niechronionych uczestników ruchu.

SŁOWA KLUCZOWE: bezpieczeństwo, kultura bezpieczeństwa, ruch drogowy.

Wprowadzenie

Problem bezpieczeństwa w ruchu drogowym to obecnie nie tylko ruch kołowy i pieszy. Ostatnie lata spowodowały nasilenie się ruchu rowerowego, wynikającego nie tylko z kwestii rekreacyjnych, ale również łatwości przemieszczania się i możliwości pozostawienia – zaparkowania pojazdu rowerowego w dużych miastach, coraz mocniej odczuwających deficyt miejsc parkingowych dla pojazdów samochodowych. Należy również zwrócić uwagę na zwiększającą się intensywność ruchu pojazdów samochodowych na terenie dużych aglomeracji, tworzących się zatorów w ruchu ulicznym oraz postępującego zanieczyszczenia powietrza powodowanego spalinami emitowanymi przez pojazdy napędzane silnikami spalinowymi. Rowerzyści, piesi i kierujący pojazdami, łącznie z pasażerami, są uczestnikami ruchu drogowego, który nie jest spontanicznym niekontrolowanym zjawiskiem. Obowiązują w nim bowiem reguły i zasady, dzięki którym jesteśmy mniej narażeni na niebezpieczeństwa występujące na drodze.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Pojęcie bezpieczeństwa ruchu drogowego jest pojęciem dość trudnym do zdefiniowania. Wynika to z faktu, że jego uczestnikami są piesi, rowerzyści, użytkownicy urządzeń transportu osobistego, na przykład hulajnóg lub innych podobnych urządzeń, oraz kierowcy pojazdów mechanicznych, którzy korzystają ze wszystkich dostępnych dróg i szlaków komunikacyjnych. Ponadto, kwestię tę należy rozpatrywać z punktu widzenia systemu relacji między człowiekiem, pojazdem a drogą, po której dany pojazd przemieszcza się. Stąd też, jak możemy znaleźć w publikacjach encyklopedycznych, bezpieczeństwo ruchu drogowego to zdolność systemu człowiek – pojazd – droga do bezkolidyjnego funkcjonowania, mierzona liczbą ofiar wypadków drogowych na zarejestrowany pojazd lub na jednostkę długości drogi.

Statystyki podają, iż główną przyczyną ponad 80% wypadków jest błąd użytkownika drogi. Wobec takiej sytuacji szczególne znaczenie mają działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego ukierunkowane na kształtowanie, modyfikację i utrwalanie pożądanых form zachowania użytkowników dróg, w tym wychowanie komunikacyjne dzieci i młodzieży. Istotną rolę odgrywają również cechy drogi (oznakowanie, szerokość poboczy, koleiny) i pojazdu (sprawność techniczna, używanie pasów bezpieczeństwa, zachowanie dozwolonej prędkości i dostosowanie prędkości do warunków na

drodze). Najlepsze wyniki w kształtowaniu bezpieczeństwa ruchu drogowego osiąga się tam, gdzie skoordynowane działania obejmują szeroki zakres uregulowań prawnych, środków inżynierskich i organizacyjnych, nadzoru nad ruchem i edukację.

Niezmiernie ważnym elementem poprawy poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest wspomniane powyżej kształtowanie, modyfikacja i utrwalanie pożądanych form zachowania użytkowników dróg.

Aby podjąć się realizacji powyżej wspomnianych działań, wskazano kilka koncepcji kształtowania bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Wskazano cztery ogólne koncepcje, dotyczące: podejścia przyczynowego, podejścia działaniowego, koncepcji opartej na czterech paradygmatach oraz koncepcji „trzech er” (Burman, Evans, 2008, s. 22–77).

Koncepcja „podejścia przyczynowego” dotyczy działań prewencyjnych podejmowanych w XX wieku, oparta na uznawaniu, iż wypadek jest zdarzeniem losowym i jako taki jest efektem przeznaczenia, czyli nie można nic zrobić, by go uniknąć. Ponadto, wypadki powodują niebezpieczni kierowcy, których skłonność do ryzykownych zachowań jest niemal niemożliwa do wyeliminowania. W połowie ubiegłego stulecia kierowano się doktryną 3E – inżynieria, nadzór nad ruchem i edukacja (z j. ang. *Engineering, Enforcement, Education*), ale nie uwzględniano w tej koncepcji inżynierii pojazdu. Doktryna ta obowiązywała do połowy lat 60. XX wieku. W obecnych realiach rozwijającego się ruchu drogowego przyjmuje się doktrynę 6E (z j. ang. *Education, Enforcement, Engineering, Emergency, Encouragement, Efficiency*) – edukacja, nadzór nad ruchem, inżynieria, ratownictwo oraz zachęcanie do bezpiecznych zachowań i efektywność prowadzonych działań.

Innym podejściem do kształtowania bezpieczeństwa ruchu drogowego jest uznawanie, iż wypadki są skutkiem działania kombinacji różnych okoliczności oraz, że system ruchu drogowego jest systemem zawodnym – podniesiono w nim rolę człowieka i jego zachowań w ruchu drogowym. Od początku nowego tysiąclecia, bezpieczeństwo uznaje się za integralny element polityki transportowej państwa; stosuje się sprawdzone strategie i efektywne środki poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Skryształizowało się więc nowe podejścia do zagadnienia, wskazujące na parametry systemu transportu wyznaczane psychofizycznymi możliwościami człowieka, zrównoważony rozwój transportu oraz wizję „zero zabitych na drodze”.

Kolejna koncepcja, zwana „podejściem działaniowym”, w stuletnim okresie prowadzonych prac prewencyjnych doczekała się ośmiu etapów. Pierwszy, to dominujące przeświadczenie o wpływie siły wyższej na powstawanie wypadków. Wiara w przeznaczenie była pierwszym zagadnieniem bezpieczeństwa ru-

chu drogowego w początkowym okresie rozwoju motoryzacji. Ten okres wiary w nieuchronność woli bożej trwał prawie ćwierć wieku. Drugi etap to rozwinięcie prac legislacyjnych, polegający na ujednoczeniu znaków drogowych, tworzeniu kodeksów ruchu drogowego, wprowadzeniu konieczności stosowania pasów bezpieczeństwa itp. Trzeci etap dotyczył prac rozwojowych infrastruktury drogowej według standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jednakże nie wszystkie zastosowane rozwiązania przyniosły oczekiwane rezultaty. W czwartym etapie zaznacza się widoczny rozwój bezpieczeństwa biernego w pojazdach. Istotnym elementem rozważań okazał się piąty etap, który charakteryzowały zamiany dotyczące zachowań uczestników ruchu drogowego. W tym czasie Amerykańskie Stowarzyszenie Urzędników ds. Autostrad Stanowych (American Association of State Highway Officials – AASHO) opublikowało wytyczne, w których cały rozdział poświęcono kompleksowemu podejściu do zagadnień bezpieczeństwa ruchu drogowego, z zaakcentowaniem znaczenia czynnika ludzkiego. Oczywiście stało się, że konieczne jest zaangażowanie w działania prewencyjne organizacji społecznych. Właśnie w szósty etapie symbolem tych działań stało się powstanie amerykańskiej organizacji Matki przeciwko pijanemu kierowcy (Mothers Against Drunk Driving – MADD), skupiającej matki, których dzieci zginęły w wypadkach samochodowych spowodowanych przez pijanych kierowców. Organizacja ta doprowadziła do wielu zmian w prawie.

Siódmy etap to rozwój podejścia systemowego do zagadnień bezpieczeństwa ruchu drogowego i zintegrowanych działań, nakierowanych na system transportu, w którym człowiek odgrywa najważniejszą rolę – operatora systemu. Symbolem tego systemowego podejścia stało się sformułowanie w 1972 r. przez W. Haddon macierzy poszczególnych faz wypadku i głównych elementów systemu wzajemnego oddziaływania w ruchu drogowym człowieka, pojazdu i drogi. Obecnie uważa się tę pracę za prekursorską z racji wielodyscyplinarnego podejścia do zagadnienia oraz stworzenia podstaw do późniejszych badań systemowych (Haddon 1980).

Ósmy etap to rozwój zrównoważonego podejścia do zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego. Interesujące są tutaj dwa podejścia: szwedzkie i holenderskie. Szczególnie interesujące jest podejście szwedzkie. Społeczeństwo Szwecji poprzez swój parlament zobligowało administrację do podjęcia prac nad wdrożeniem programu „WIZJA ZERO”. Odtąd zadaniem wszystkich organizacji i instytucji rządowych, samorządowych i prywatnych, a także wszystkich obywateli, jest podporządkowanie się wytycznym programu „WIZJA ZERO”. Współuczestnictwo bowiem całego społeczeństwa w realizacji programu jest koniecznym warunkiem jego powodzenia (Tingvall, 1998).

Następnym sposobem podejścia do kształtowania bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest koncepcja „czterech paradygmatów”. Powstała ona w ciągu ubiegłego wieku w ramach raportu Europejskiej Organizacji Współpracy i Rozwoju – OECD. Przedstawione w niej działania pokrywają się w znacznej mierze z działaniami wymienionymi w poprzednich strategiach. Koncepcja czterech paradygmatów to inaczej koncepcja czterech etapów prowadzenia działań prewencyjnych na przestrzeni ubiegłego wieku. Wyróżnione paradygmaty przedstawiają ich charakterystykę, zastosowane działania i ich efekty, mające wpływ na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Koncepcja „Trzech Er” kształtowania kultury bezpieczeństwa ruchu drogowego

W 2008 roku R. Burman oraz A. J. Evans zaproponowali koncepcję prowadzenia działań zmierzających do poprawy bezpieczeństwa lotnictwa przemysłowego, energetycznego i wojskowego pod nazwą koncepcja „Trzech Er”. Uznali oni, podczas prowadzenia działań dotyczących zmniejszenia zagrożeń konieczne jest podejmowanie czynności dotyczących: działań infrastrukturalnych i doskonalenia standardów bezpieczeństwa, usprawniania systemów zarządzania bezpieczeństwem oraz w końcu rozwoju kultury bezpieczeństwa. Te grupy działań nazwano „erami” w prowadzeniu działań prewencyjnych. Pierwsza era to przede wszystkim działania będące reakcją na zaistniałe zdarzenia i wypadki, czyli działania infrastrukturalne i standardy bezpieczeństwa. Stan bezpieczeństwa poprawiany jest poprzez zastosowanie nowych technologii i nowej infrastruktury o coraz lepszych standardach. Lokalne usprawnienia dotyczą poprawy standardów i procedur szkolenia kadry. W tym podejściu istotne są fazy życia obiektu inżynierskiego: planowanie, projektowanie, budowa, eksploatacja i utrzymanie oraz likwidacja (Deming, 1989).

Druga era to zarządzanie bezpieczeństwem, czyli czas proaktywnych działań, skoncentrowanych na podejściu systemowym. Polegają one na monitorowaniu funkcjonowania infrastruktury wykonanej według standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ocenie i zarządzaniu ich ryzykiem. Systemowe podejście do zarządzania bezpieczeństwem powoduje skuteczniejsze zarządzanie w warstwach wyższych systemu zarządzania bezpieczeństwem, integruje działania, daje większą możliwość monitorowania prowadzonych działań operacyjnych oraz poprawia proces podejmowania decyzji.

Trzecia era to przede wszystkim rozwój kultury bezpieczeństwa w organizacjach zajmujących się bezpieczeństwem, jak i w całym społeczeństwie. Działania prowadzone w tej erze wzmacniają także efekt rozwoju infrastruktury

tury i zarządzania bezpieczeństwem. Kultura bezpieczeństwa dotyczy pojedynczych organizacji i całego społeczeństwa. W przypadku społeczeństwa kultura bezpieczeństwa traktowana jest jako zbiór psychologicznych, społecznych i organizacyjnych czynników, charakterystycznych dla wybranego społeczeństwa, od których zależy stopień troszczenia się ludzi o swoje życie i zdrowie.

Wskazane powyżej koncepcje należy traktować jako różne podejścia do prowadzenia działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ich znajomość, pozwala na pomijanie działań nieprzynoszących efektów, a podejmowanie tych, które dają dobre rezultaty, odpowiednio do stopnia rozwoju społeczno-gospodarczego kraju.

Należy wskazać w tym miejscu na jedno wspólne działanie, którym jest edukacja – kierowana do nowych uczestników ruchu drogowego i uczestników – użytkowników pojazdów i dróg komunikacyjnych posiadających już uprawnienia do prowadzenia pojazdów.

Paradoksem systemowego zarządzania bezpieczeństwem jest to, że dotyczy ono ogólnych uregulowań, a zbyt mało uwagi poświęca indywidualnym osobom. Trzecia era kształtowania bezpieczeństwa ruchu drogowego, to przede wszystkim rozwój kultury bezpieczeństwa w organizacjach zajmujących się bezpieczeństwem, jak i w całym społeczeństwie. Działania prowadzone w tej erze wzmacniają także efekt zarządzania bezpieczeństwem.

Koncepcje kreowania kultury bezpieczeństwa ruchu drogowego

Kultura w ruchu drogowym ma istotne znaczenie dla porządku i bezpieczeństwa na jezdni. Zdarzają się bowiem takie sytuacje, że mimo uregulowania ich przepisami, nie dochodzi do ich sprawnego przebiegu. Można też wyróżnić sytuacje, których przepisy jednoznacznie nie rozstrzygają. Wówczas znaczenia nabiera kultura na drodze i wyrozumiałość w stosunku do innych uczestników ruchu drogowego. Działania bazujące na tej filozofii zakładają, że każda instytucja sama kreuje swoją wewnętrzną cechę, zwaną kulturą bezpieczeństwa. Jest ona jednak często niewidoczna dla tych, którzy są wewnątrz, i odwrotnie – dostrzegają ją dopiero ci, którzy przybywają z innej instytucji (Filipek, 2019, s. 76–77). Według M. Cieślarczyka (2010, s. 210) kultura bezpieczeństwa to: „wzór podstawowych założeń, wartości, norm, reguł, symboli i przekonań, wpływających na sposób postrzegania wyzwań, szans i (lub) zagrożeń [...] służących w miarę harmonijnemu rozwojowi tych podmiotów i osiągnięciu przez nie najszerzej rozumianego bezpieczeństwa, z pożytkiem dla siebie, ale i dla otoczenia”.

Kształtowanie kultury bezpieczeństwa ruchu drogowego lub szerzej transportu, dotyczy wszystkich jego rodzajów: powietrznego, szynowego, wodnego i drogowego. Najpowszechniejsza forma transportu i jednocześnie rozdrobniona w swojej naturze w największym stopniu, a przez to najtrudniejsza do uporządkowania, to transport drogowy. Dlatego też, w celu usystematyzowania wiedzy o pożądanym obszarach działań, sprecyzowano 12 składowych kultury bezpieczeństwa transportu, zasługujących na najpilniejsze wypełnienie ich działaniami, są nimi:

1. Prawo i praworządność w obsłudze transportu.
2. Strategia bezpieczeństwa ruchu drogowego w transporcie zorganizowanym i niezorganizowanym.
3. Techniczne czynniki degradacji bezpieczeństwa ruchu drogowego: bezpieczeństwo dróg, bezpieczeństwo pojazdów, bezpieczeństwo organizacyjne.
4. Osobowe czynniki degradacji bezpieczeństwa ruchu drogowego: nadmierna prędkość, agresja, alkohol i narkotyki, telefony komórkowe.
5. Edukacja w zakresie ruchu drogowego w rodzinie i w szkole.
6. Nadzór nad ruchem drogowym, kształcenie kierowców.
7. Obsługa zdarzeń negatywnych w ruchu drogowym: kolizje, wypadki, katastrofy.
8. Medyczne zaplecze dla skutków wypadków i katastrof.
9. Badania przyczyn wypadków drogowych: Krajowa Komisja Badania Wypadków Transportowych, Narodowa Rada Bezpieczeństwa Transportu, epidemiologia, socjologia, nauki sądowe.
10. Organizacje obywatelskie i wspierające.
11. Informacja, media, lobby „Pro-Safety”.
12. Wykorzystanie i adaptacja krajowych i zagranicznych osiągnięć bezpieczeństwa w innych dziedzinach transportu.

Dotychczasowe działania w dziedzinie poprawy bezpieczeństwa, mimo ich istotnych i poważnych osiągnięć, nie były objęte skoordynowanymi wielowątkowymi akcjami, które dysponowałyby wystarczającymi środkami decyzyjnymi i wykonawczymi.

W tym miejscu jeszcze raz należy przypomnieć o trzech wymiarach kultury bezpieczeństwa, a szczególnie kreowania kultury bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Kultura bezpieczeństwa postrzegana jest w trzech wymiarach:

1. Pierwszy wymiar – dotyczy określonych idei, systemów wartości i duchowości osoby ludzkiej. Inaczej możemy powiedzieć, że jest to „filar” mentalno-duchowy.
2. Drugi wymiar – odnosi się do społecznych oddziaływań organizacji oraz do systemów prawa, wynalazczości, innowacji itp. – inaczej wymiar ten możemy nazwać „filarem” organizacyjno-prawnym.

3. Trzeci wymiar – obejmuje wszelkie materialne aspekty egzystencji ludzkiej – traktowany jako „filar” materialny.

Składowe tych filarów częściowo przenikają się. I tak na przykład, wiedza występująca jako składnik pierwszego filaru, poza należącymi do niego, uznawanymi przez człowieka wartościami i zasadami, jest w znacznym stopniu także elementem drugiego filaru, mającego charakter organizacyjno-prawny, a także związany z myślą techniczną w szerokim rozumieniu tego słowa.

Kształtowanie ogólnego bezpieczeństwa poprzez podnoszenie kultury bezpieczeństwa opiera się na zmianie zachowań ludzi i kulturze organizacji. W tabeli 1 zaprezentowano charakterystykę trzech różnych poziomów kultury bezpieczeństwa w organizacjach. Charakterystyka ta, choć ogólna, przedstawia jak aktywne poszukiwanie zagrożeń, szkolenia/edukacja, wspólna odpowiedzialność, rozwijanie nowych idei przynoszą pozytywne skutki na rzecz bezpieczeństwa.

Tabela 1. Charakterystyka rodzajów kultur bezpieczeństwa

Charakterystyka	Rodzaje kultury bezpieczeństwa		
	negatywna	biurokratyczna	pozytywna
Informacje o zagrożeniu są	ukrywane	ignorowane	aktywnie poszukiwane
Pracownicy zajmujący się bezpieczeństwem są:	zniechęceni lub karani	tolerowani	szkoleni i zachęceni
Odpowiedzialność za bezpieczeństwo jest:	unikana	fragmentaryczna	wspólna
Rozpowszechnianie informacji o bezpieczeństwie jest:	niechętne	dopuszczane lecz niechętne	nagradzane
Błędy prowadzą do:	ich ukrycia	lokalnych usprawnień	informowania i systematycznych reform
Nowe idee są:	niszczone	uważane za nowe problemy, a nie jako szanse	przyjmowane i traktowane jako wyzwania i szanse

Źródło: opracowanie własne na podstawie K. Jamroz, *Koncepcje kształtowania bezpieczeństwa ruchu drogowego*, cz. 1: *Przegląd koncepcji kształtowania bezpieczeństwa ruchu drogowego*, „Drogownictwo” 2012, 12, s. 398.

Kultura bezpieczeństwa ruchu drogowego została definiowana jako ogół panujących w społeczeństwie wzorców zachowań, wiedzy, wierzeń, instytucji, ocen i wszelkich rezultatów działań ludzkich i myśli dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wiedzy o stratach i ofiarach w wypadkach drogowych, które kierują indywidualnymi i społecznymi zachowaniami obywateli (Eby, Bingham 2007).

Wśród czynników kształtujących kulturę bezpieczeństwa w ruchu drogowym wymienia się: elementy indywidualne – zdolność uczenia się i moty-

wacje, elementy socjokulturowe – normy socjalne, atrybuty oraz sprzężenie zwrotne dostosowawcze kierowcy (informację, jaką kierowca otrzymuje o swoim stanie umysłu lub sposobie prowadzenia pojazdu). To sprzężenie zwrotne może docierać do kierowcy bezpośrednio, np. z systemu ostrzegania znajdującego się w pojeździe, lub w sposób ogólny poprzez sprzężenie zwrotne w szerszym kontekście społecznym, np. informacje o tym, jak pojazdy prowadzą inni, informacje o wypadkach. Należy także zwrócić uwagę na elementy społeczne. Aby doszło do zmiany zachowania indywidualnego musi zaistnieć w społeczeństwie odpowiedni klimat sprzyjający i zachęcający do rozwijania kultury bezpieczeństwa. Przede wszystkim społeczeństwo musi zrozumieć, jakie korzyści może przynieść poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Aby tak było, musi wystąpić impuls, jakim jest przekroczenie pewnej masy krytycznej niebezpieczeństwa i strat w ruchu drogowym. Z tym związana jest także konieczność zwiększenia poziomu awersji do ryzyka.

Nowoczesne społeczeństwo, o wysokiej kulturze, oczekuje zaangażowania środków zaradczych stosownych do rangi problemu, czyli do faktycznych strat ponoszonych wskutek katastrof i wypadków drogowych, a nie tylko tworzenia struktur powołanych do tego celu, ale pozbawionych narzędzi i środków. Potrzebny ku temu klimat i zrozumienie muszą przeniknąć do decydentów politycznych (Unarski, 2012, s. 40).

Bezpieczne zachowania na drodze niechronionych uczestników ruchu

Prowadząc rozważania nad kulturą bezpieczeństwa w ruchu drogowym czy też transportu, należy szczególną uwagę poświęcić użytkownikom ruchu drogowego, którzy w żaden sposób, lub w bardzo ograniczonym zakresie, chronieni są podczas wypadków komunikacyjnych lub kolizji drogowych. Literatura przedmiotu określa, że są to niechronieni uczestnicy ruchu. Zaliczyć do nich należy pieszych, rowerzystów, motorowerzystów, motocyklistów oraz coraz częściej pojawiających się użytkowników urządzeń transportu osobistego. Ogólnie niechronieni uczestnicy ruchu drogowego definiowani są jako ci użytkownicy dróg, którzy w żaden sposób nie są chronieni nadwoziem pojazdu, a wręcz są zagrożeni kontaktem z nim. Stąd wiele działań prewencyjnych prowadzonych przez służby porządkowo-ochronne, to znaczy oddziały Policji i straży miejskich/gminnych dbające o bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Jedną z form działań prewencyjnych są działania edukacyjne, wpisujące się w założenia opisywanych wcześniej koncepcji poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym w szczególności jedna ze składowych kultury bezpieczeństwa transportu, czyli edukacja.

Wszyscy, również dzieci, powinni znać przepisy obowiązujące na drodze i zawsze ich przestrzegać. Zgodnie z obowiązującym prawem, osoby w wieku od 10. do 18. roku życia korzystające z roweru powinny mieć przy sobie kartę rowerową, która jest dokumentem potwierdzającym, że jego posiadacz ma wiedzę i umiejętności techniczne pozwalające mu bezpiecznie i rozsądnie uczestniczyć w ruchu drogowym. Karta rowerowa jest obowiązkowa w przypadku dzieci, które ukończyły 10. rok życia. Zawsze trzeba okazać ten dokument organom uprawnionym do kontroli ruchu drogowego, tj. Straży Miejskiej, Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Żandarmerii Wojskowej. Młodsze dzieci nie muszą jej posiadać, ale też nie powinny korzystać z roweru bez opieki rodzica. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym¹, traktuje dzieci bez karty rowerowej jako pieszych, i z tego względu nie mogą poruszać się rowerem po jezdni ani drogach dla rowerów, tylko po chodniku. Prawo zezwala na jazdę chodnikiem także ich opiekunom, ale tylko podczas opieki dziecka jadącego rowerem. W wyniku zmiany przepisów w 2021 roku posiadacze karty rowerowej mogą także legalnie poruszać się hulajnogami elektrycznymi i tzw. UTO, czyli urządzeniami transportu osobistego (elektryczne deskorolki lub urządzenia samobalansujące). Oprócz tego posiadacze karty rowerowej od 15. roku życia są uprawnieni do poruszania się pojazdami zaprzęgowymi, a od 17. roku życia mogą przewozić rowerem inne osoby, prowadzić rowery wieloosobowe oraz kierować riksami.

Zgodnie z ustawą z 5 stycznia 2011 roku o kierujących pojazdami², kartę rowerową może uzyskać osoba, która: „wykazała się niezbędnymi umiejętnościami w kierowaniu rowerem podczas zajęć szkolnych, zajęć prowadzonych przez WORD – Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego lub zajęć prowadzonych przez ośrodek szkolenia kierowców posiadający poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań”³. Osoba, która ukończyła 10. rok życia, a nie osiągnęła jeszcze 18. może przystąpić do egzaminu na kartę rowerową, pod warunkiem, że wyrazili na to zgodę rodzice.

Kartę rowerową wydaje nieodpłatnie:

- dyrektor szkoły podstawowej – uczniowi szkoły podstawowej;
- dyrektor wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego lub przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia kierowców posiadający poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań – osobie niewymienionej w art. 17 pkt 1 ustawy o kierujących pojazdami⁴.

¹ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2022 poz. 988).

² Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz.U. 2021 poz. 1212).

³ Tamże, art. 17 pkt 2.

⁴ Tamże.

Kurs na kartę rowerową trwa łącznie osiem godzin – sześć godzin zajęć teoretycznych i dwie godziny zajęć praktycznych. Na egzamin składa się część teoretyczna i praktyczna. Część teoretyczna zawiera 25 pytań testowych jednokrotnego wyboru, na którego wykonanie przeznaczono 35 minut. Wynik pozytywny z części teoretycznej można uzyskać po udzieleniu prawidłowych odpowiedzi na 20 pytań. Pytania dotyczą znajomości przepisów ruchu drogowego, znaków drogowych, obsługi technicznej roweru i udzielania pierwszej pomocy. Z kolei egzamin praktyczny przeprowadzany jest na placu manewrowym, a jego celem jest sprawdzenie umiejętności jazdy na rowerze po torze przeszkód. Aby go zaliczyć, należy prawidłowo wykonać 90% przewidzianych manewrów. Wśród nich mogą znaleźć się:

- wsiadanie na rower w ruchu na odcinku 1–3 m;
- zatrzymanie się przed linią oraz ponowne ruszenie z miejsca;
- sygnalizowanie zmiany kierunku jazdy poprzez wystawienie ręki w lewo lub w prawo przed wykonaniem manewru;
- jazda wzdłuż linii z patrzeniem na przemian w prawo i w lewo;
- jazda wzdłuż linii z patrzeniem na przemian w lewo i do tyłu;
- zatrzymanie się w oznaczonym miejscu;
- szybkie zatrzymanie się na sygnał gwizdka;
- stosowanie się do znaków drogowych.

Oprócz tego weryfikowana jest wiedza dziecka na temat znajomości stanu technicznego roweru, np. ustawienia siodełka, stanu hamulców i oświetlenia.

Sprawdzian umiejętności praktycznych odbywa się zwykle w wyznaczonym terminie (od kwietnia do końca czerwca) w najlepiej wyposażonym i przygotowanym Miasteczku Ruchu Drogowego, które usytuowane jest w Warszawie przy ul. Sołtyka 8/10, jak również innych placach manewrowych, w obecności komisji egzaminacyjnej, którą powołuje dyrektor szkoły. Egzamin praktyczny odbywa się w jednostce prowadzącej zajęcia w obecności nauczyciela, rodzica lub opiekuna, natomiast sprawdzenia niezbędnych umiejętności osoby ubiegającej się o kartę rowerową dokonuje:

- nauczyciel posiadający specjalistyczne przeszkolenie z zakresu ruchu drogowego organizowane nieodpłatnie w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego;
- policjant lub policjant w stanie spoczynku, posiadający specjalistyczne przeszkolenie z zakresu ruchu drogowego;
- egzaminator;
- instruktor⁵.

⁵ Tamże, art. 65.

Uczeń zobowiązany jest stawić się na egzamin z własnym rowerem jeśli takowy posiada, z zastrzeżeniem, że musi go przyprowadzić, gdyż nie może jeszcze na nim przyjechać. Rower powinien być przygotowany do użytku, tj. sprawny technicznie (przystosowany do wzrostu dziecka) i przepisowo wyposażony. Zgodnie z przepisami, rower powinien być wyposażony w światło pozycyjne barwy białej lub żółtej selektywnej z przodu, światło pozycyjne z tyłu w kolorze czerwonym (obydwa te światła mogą być migające), odbłask z tyłu barwy czerwonej w kształcie innym niż trójkąt, przynajmniej jeden skutecznie działający hamulec i dzwonek lub inny sygnał ostrzegawczy o nieprzerażliwym dźwięku.

W związku z bezpieczeństwem o własne życie i zdrowie rowerzysta powinien mieć również kask na głowie oraz kamizelkę odblaskową. Ponadto każda osoba w wieku do 15 lat, poruszając się po drodze po zmierzchu poza obszarem zabudowanym, jest obowiązana używać elementów odblaskowych w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu drogowego. Zdrowy rozsądek podpowiada jednak, aby dzieci nosiły elementy odblaskowe nawet w sytuacjach, jeśli przepisy tego nie wymagają. Zaleca się więc, aby używały „odblasków” przez całą jesień, zimę i wczesną wiosną o każdej porze, nie tylko na obszarze niezabudowanym, ale wszędzie, gdzie się poruszają.

Przygotowując dzieci do uzyskania karty rowerowej, należy pamiętać, że nauka polega nie tylko na zapamiętaniu przepisów, ale także na ich zrozumieniu. Prawie połowa rowerzystów – dzieci – biorących udział w wypadkach drogowych nie przestrzegała zasady pierwszeństwa przejazdu. Można więc stwierdzić, że dzieci nie znają tych zasad, bądź nie potrafią ich stosować. Z tego względu coraz większego znaczenia nabierają takie kwestie, jak: budowa miasteczek ruchu drogowego, rozbudowa sieci dróg rowerowych oraz przestrzeganie obowiązku wyposażania rowerów w elementy oświetlenia i „odblaski”. Bardzo ważnym elementem jest też uświadomienie potrzeby poszanowania innych uczestników ruchu drogowego. Miasteczka ruchu drogowego dają duże możliwości właściwego przygotowania dzieci do bezpiecznego korzystania z dróg. Działalność edukacyjna szkoły powinna w przyszłości przyczynić się do pozytywnych zmian zachowań dzieci w różnych sytuacjach drogowych oraz do bardziej bezpiecznych zachowań na drogach przyszlých kierowców. Ich edukację należy zacząć od najbliższej okolicy i omówienia zagrożeń, z jakimi spotykają się codziennie na swojej drodze z domu do szkoły, na której można też utrwalać znajomość znaków drogowych. Należy również pamiętać, że zgodnie z literą prawa, w Polsce rowerzysta po chodniku jechać nie może, ponieważ chodnik przeznaczony jest dla pieszych, a osoba jadąca na rowerze pieszym nie jest. Z chodnika można skorzystać tylko w trzech przypadkach uregulowanych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu

drogowym: podczas opieki nad dzieckiem do dziesiątego roku życia jadącym rowerem, podczas bardzo złych warunków pogodowych (gęsta mgła, obficie padający śnieg, ulewny deszcz, silny wiatr i gołoledź) oraz jeśli w pasie drogi nie ma drogi dla rowerów, prędkość dla pojazdów samochodowych na jezdni wynosi powyżej 50 km/h i chodnik jest szerszy niż dwa metry. W innych sytuacjach jazda rowerem po chodniku jest wykroczeniem. Można w związku z tym zostać zatrzymanym do kontroli, a interwencja może zakończyć się nawet mandatem karnym lub skierowaniem wniosku do sądu.

Rozwijanie i doskonalenie umiejętności, jak również zachowań, to proces ciągły, wymagający powtarzania. Z tego względu istotna jest współpraca z rodzicami, którzy często mają możliwość utrwalania efektów pracy nauczyciela z ich dziećmi w warunkach naturalnych, o różnych porach dnia i roku. Pamiętajmy, że to rodzic lub opiekun odpowiedzialny jest za wychowanie komunikacyjne swojej pociechy. Opiekunowie, którzy wyrażą zgodę na uzyskanie karty rowerowej przez ich dziecko powinni: być świadomi odpowiedzialności za jego bezpieczeństwo; znać zasady i wymagania niezbędne do otrzymania karty rowerowej; stwarzać dzieciom warunki do doskonalenia techniki jazdy; uczyć przestrzegania przepisów i kultury zachowania wobec innych użytkowników dróg. Należy zachęcać opiekunów, by zwracali dziecku uwagę na to, co się dzieje na drodze, zachęcali do nauki znaków drogowych oraz analizy zachowania pieszych, pasażerów, rowerzystów czy motocyklistów. Podczas jazdy wieczorem dziecko na własne oczy przekona się o konieczności chodzenia lewym poboczem drogi i noszenia elementów odblaskowych. Wymienione działania stosowane przez rodziców i nauczycieli mogą wpłynąć na pozytywne, trwałe zmiany w postawach dzieci (Bogacka-Osińska, Łazuchiewicz, 2017, s. 6–7).

Zakończenie

Narastający problem zwiększającej się liczby zdarzeń drogowych spowodowany jest tylko wzrostem współczynnika motoryzacji, czy rosnącą liczbą odbywanych podróży. Przyczyn należy dopatrywać się również w zmniejszeniu czujności i ostrożności uczestników ruchu, co spowodowane jest między innymi korzystaniem z urządzeń rozpraszających uwagę, takich jak telefony komórkowe czy odtwarzacze muzyki.

Analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego prowadzone w aglomeracjach o różnej liczbie mieszkańców i różnym natężeniu ruchu drogowego wykazują, że najczęstszymi przyczynami zdarzeń drogowych na przejściach było nieustąpienie pierwszeństwa pieszym, a także nieostrożne wejście na jezdnię przez niechronionego uczestnika ruchu. Zwrócono również uwagę na sposób prze-

chodzenia osób przez jezdnię, a także ich zachowanie i obserwację drogi przed przekroczeniem jezdni.

Podniesienie poziomu bezpieczeństwa na drogach publicznych, a szczególnie w miejscach konfliktowych – przejścia dla pieszych i ścieżki rowerowe, powinno odbywać się również poprzez edukację oraz prowadzenie programów prewencyjnych. Podnoszenie świadomości wszystkich uczestników ruchu drogowego w kwestii wpływu ich zachowania na prawdopodobieństwo wystąpienia zdarzenia drogowego powinno prowadzić do zwiększenia czujności oraz ostrożności podczas poruszania się w obrębie powierzchni konfliktowych. Dlatego też edukacja powinna odbywać się już od najmłodszych lat, tak aby wykształcić dobre nawyki związane z bezpiecznym korzystaniem z przejść dla pieszych oraz innych wyznaczonych pasów ruchu pojazdów – pasy jezdni wyznaczone dla pojazdów komunikacji zbiorowej (buspasy), z których mogą korzystać motocykliści i motorowerzyści.

Bibliografia

- Bogacka-Osińska B., Łazuchiewicz D. (2017). *Program nauczania – Moduł: Bądź bezpieczny na drodze. Karta rowerowa*. Warszawa: Wydawnictwa Szkolne i Pedagogiczne.
- Burman R., Evans A.J. (2008). Target Zero: A Culture of Safety. *Defence Aviation Safety Centre Journal*.
- Cieslarczyk M. (2010). *Kultura bezpieczeństwa i obronności*. Siedlce: Wyd. AP.
- Deming W. E. (1989). *Out of the Crisis*. Cambridge: MIT Press.
- Eby D.W., Bingham R. (2007). *Customized driver feedback and traffic safety culture*. Washington Foundation for Traffic Engineering.
- Filipek A.W. (2019). Znaczenie kultury bezpieczeństwa w ruchu drogowym. *Przegląd Policyjny*, nr 134(2).
- Haddon W. (1980). Advances in the epidemiology of injuries as a basis for public policy. *Public Health Report*, 95 (5).
- Jamroz K. (2012). Koncepcje kształtowania bezpieczeństwa ruchu drogowego. Cz. 1: Przegląd koncepcji kształtowania bezpieczeństwa ruchu drogowego. *Drogownictwo* 12.
- Tingvall C. (1998). *The Swedish "Vision Zero" and how parliamentary approval was obtained*. Road Safety Research. Policing. Educational Conference 1998 Wellington, New Zealand.
- Unarski J. (2012). Rola kultury bezpieczeństwa w kształtowaniu bezpieczeństwa ruchu drogowego. *Transport Miejski i Regionalny*, 4.

Akty prawne

- Ustawa z 5 stycznia 2011 roku o kierujących pojazdami (Dz.U. 2021 poz. 1212).
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2022 poz. 988 z późn. zm.).

Źródła internetowe

- OECD: Road Transport Research Models in Road Safety. Paris, 1997, [https://one.oecd.org/document/OCDE/GD\(97\)153/En/pdf](https://one.oecd.org/document/OCDE/GD(97)153/En/pdf) (dostęp: 24.11.2022).