

Lech Hyb

Współczesna kultura motoryzacyjna jako czynnik bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego



WSPÓŁCZESNA
KULTURA MOTORYZACYJNA
JAKO CZYNNIK BEZPIECZEŃSTWA
UCZESTNIKÓW RUCHU DROGOWEGO

LECH HYB

WSPÓŁCZESNA
KULTURA MOTORYZACYJNA
JAKO CZYNNIK BEZPIECZEŃSTWA
UCZESTNIKÓW RUCHU DROGOWEGO



KRAKÓW

Lech Hyb

 <https://orcid.org/0000-0002-2945-5514>

 hyb.lech@op.pl

© Copyright by Lech Hyb, 2021

Recenzenci

dr hab. Daniel Boćkowski, prof. UwB

dr hab. Aleksander Głogowski, prof. UJ

Opracowanie redakcyjne

Mirosław Jarosz

Projekt okładki

Marta Jaszczuk

ISBN 978-83-8138-465-0 (druk)

ISBN 978-83-8138-466-7 (PDF)

<https://doi.org/10.12797/9788381384667>

WYDAWNICTWO KSIĘGARNIA AKADEMICKA

ul. św. Anny 6, 31-008 Kraków

tel.: 12 421-13-87; 12 431-27-43

e-mail: publishing@akademicka.pl

Księgarnia internetowa: <https://akademicka.com.pl>

SPIS TREŚCI

Wstęp	7
Rozdział I	
Bezpieczeństwo ruchu drogowego i jego problematyka	15
Bezpieczeństwo wewnętrzne i publiczne w aspekcie bezpieczeństwa ruchu drogowego 16	
Bezpieczeństwo ruchu drogowego według schematu człowiek–droga–pojazd.....	26
Współczesne problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce.....	38
Wpływ infrastruktury drogowej na bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce	49
Nadzór i kontrola bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce	69
Rozdział II	
Kultura motoryzacyjna uczestników ruchu drogowego a bezpieczeństwo ruchu drogowego	83
Rola edukacji w zakresie kształcenia kultury motoryzacyjnej uczestników ruchu drogowego	85
Świadomość komunikacyjna społeczeństwa w zakresie kultury motoryzacyjnej i bezpieczeństwa ruchu drogowego	115
Kultura motoryzacyjna i jej wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego.....	123
Konstytucja Kulturalnego Kierowcy w aspekcie uwarunkowań kultury motoryzacyjnej uczestników ruchu drogowego.....	139
Dekalog kierowcy elementem etyki kultury motoryzacyjnej uczestników ruchu drogowego	147
Rozdział III	
Kultura motoryzacyjna uczestników ruchu drogowego w świetle badań ankietowych	157
Charakterystyka ankiet – reprezentacja danych wejściowych.....	162
Narzędzia i metody analizy.....	164
Wprowadzanie danych, preprocessing i weryfikacja.....	166

Opracowanie ankiet	173
Ankieta 1 (A).....	174
Ankieta 2 (B).....	206
Ankieta 3 (C).....	219
Odniesienie wyników badań do raportu Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji (BRD KGP)	236
Analiza wyników badań w aspekcie zasad Konstytucji Kulturalnego Kierowcy	237
Zakończenie.....	241
Bibliografia.....	251
Wykaz tabel.....	259
Spis ilustracji	261
Aneks.....	265
Załącznik 1 – Kwestionariusz ankiety 1.....	265
Załącznik 2 – Kwestionariusz ankiety 2.....	269
Załącznik 3 – Kwestionariusz ankiety 3.....	270
Skany dokumentów	273
Summary.....	279
Indeks osobowy	285

WSTĘP

Ruch drogowy należy do najbardziej niebezpiecznych rodzajów codziennej działalności człowieka¹.

Rozważając problematykę współczesnej kultury motoryzacyjnej jako ważnego czynnika bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, należy uznać, że stanowi ona zagadnienie interdyscyplinarne dotyczące znacznej grupy osób oraz instytucji działających w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, motoryzacji, rozwoju transportu samochodowego, infrastruktury drogowej, a także różnych związanych z tym ośrodków. Jest to bardzo istotny problem społeczny oraz polityczny stanowiący element bezpieczeństwa narodowego.

Od momentu skonstruowania pierwszego samochodu dynamiczny rozwój motoryzacji spowodował wzrost niebezpieczeństwa w aspekcie zdrowia i życia wszystkich uczestników ruchu drogowego w zakresie zdarzeń drogowych. Do pierwszej kolizji drogowej doszło na ulicach Paryża (Francja) w 1769 roku². Od tego zdarzenia rozpoczęły się światowe problemy związane z bezpieczeństwem uczestników ruchu drogowego w zakresie zagrożenia życia i zdrowia.

Samochód pozwala na szybką mobilność, przemieszczanie się, pokonywanie dużych odległości i oszczędność czasu jego użytkownika. W efekcie stanowi on znaczne udoskonalenie w kwestii codziennego funkcjonowania człowieka. Zainteresowanie motoryzacją na początku XX wieku spowodowało znaczny postęp oraz rozwój w zakresie budowy i konstrukcji samochodów. Rozwój motoryzacji samochodowej „wymusił” uregulowanie kwestii organizacji ruchu drogowego. W odpowiedzi na dynamiczny wzrost liczby pojazdów zaistniała konieczność podjęcia różnych działań i zastosowania

¹ J. Wicher, *Bezpieczeństwo samochodów i ruchu drogowego*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 2012, s. 25, *Pojazdy Samochodowe*.

² *Ibidem*, s. 16.

rozwiązań w zakresie pojawiających się problemów dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego, rosnącego zapotrzebowania społecznego na rozwój motoryzacji, budowę dróg oraz uregulowań prawnych ruchu na drogach publicznych.

W 1909 roku w Paryżu międzynarodowa komisja opracowała pierwszy kodeks drogowy stanowiący zbiór elementarnych przepisów prawnych dotyczących bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Polska kodeks drogowy ratyfikowała po odzyskaniu niepodległości w 1919 roku. Najważniejszy aspekt ratyfikacji kodeksu drogowego stanowił znak rozpoznawczy Rzeczypospolitej Polskiej określony dwoma literami „PL”. Rozwój motoryzacji spowodował znaczny i szybki rozwój infrastruktury drogowej wraz z jej udoskonalaniem i technologią budowy. Należy zauważyć fakt, że przepisy porządkowe ruchu drogowego, tj. ruchu pojazdów samochodowych, obowiązywały już znacznie wcześniej, czyli w XIX wieku.

W Polsce przepisy mówiące o uprzywilejowaniu niektórych typów pojazdów, np.: straży pożarnej, pojawiły się w 1824 roku. Wynikało z nich, że należy takiemu pojazdowi ustąpić pierwszeństwa, ale i pojazd uprzywilejowany zobowiązuje się do szczególnej ostrożności. W prasie warszawskiej z 1826 roku można było przeczytać: (...) w zamiarze zapobieżenia wypadkom drogowym z szybkiej i nieostrożnej jazdy pochodzącym, przypomina Urząd Muncypalny miasta stołecznego Warszawy mieszkańcom Warszawy, że nikomu czy to konno, wozem, pojazdem lub sankami nie wolno jest przez miasto w cwał czy galop, ani zbyt też prędko jechać³.

Kodeks drogowy stał się fundamentem utworzenia przepisów i norm prawnych z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego. W Polsce przepisy ruchu drogowego zostały ustanowione i obowiązują dotychczas w ustawie Prawo o ruchu drogowym.

Pozytywne aspekty rozwoju cywilizacji i motoryzacji oraz transportu powodują jednocześnie negatywne skutki stanowiące zagrożenie zdrowia i życia uczestników ruchu drogowego. Motoryzacja to „wprowadzenie do transportu pojazdów mechanicznych, także ogół zagadnień z tym związanych: motoryzacja kraju, rozwój motoryzacji, ekspansja motoryzacji, entuzjaści motoryzacji, wróg motoryzacji”⁴.

Rozwojowi motoryzacji towarzyszą także negatywne konsekwencje: wzrost emisji spalin i substancji szkodliwych, hałas oraz niebezpieczeństwo utraty zdrowia lub życia w wypadkach drogowych. Samochód jest osiągnięciem cywilizacji definiowanym jako „stan bytowania, w którym osiągnięto wysoki poziom kultury, nauki oraz wysoki poziom przemysłu i organizacji życia państwowego”, jest efektem twórczej działalności człowieka. W XXI wieku człowiek otrzymał wspaniałe „cacko” – małe jeżdżące

³ *Ibidem*, s. 23.

⁴ S. Dubisz, *Uniwersalny słownik języka polskiego*, PWN, Warszawa 2003, tom II, s. 724.

„M” o wysokim standardzie⁵. Współcześnie prawie każdy człowiek używa pojazdów samochodowych oraz uczestniczy w ruchu drogowym.

W Polsce, pomimo ciągle relatywnie niskiego wskaźnika motoryzacji, zagrożenie zdrowia i życia użytkowników dróg jest bardzo wysokie. W ostatnich 10 latach (2011–2020) na terenie Polski zarejestrowano 332 821 wypadków drogowych, w których 401 206 osób zostało rannych i 31 376 zginęło. Tak niekorzystny bilans śmiertelnych ofiar wypadków drogowych na poziomie prawie 3138 osób rocznie ma bardzo negatywny, niekwestionowany wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Stan taki w zakresie niebezpieczeństwa ruchu drogowego skłania do wnikliwej analizy tego problemu w ujęciu przyczynowo-skutkowym i wymaga natychmiastowych działań zapobiegawczych⁶.

W ujęciu przyczynowo-skutkowym zdarzenie drogowe powstaje przede wszystkim z winy nieumyślnej. Należy rozpatrywać go w schemacie: uczestnik ruchu drogowego, którym jest człowiek – pojazd – infrastruktura drogowa. Człowiek jako uczestnik ruchu drogowego nie przejawia złej woli, nie ma celowego (umyślnego) zamiaru zrobienia komuś krzywdy, zabicia, spowodowania obrażeń czy zniszczenia mienia. Zdarzenie drogowe stanowi czyn niezaplanowany, nieprzewidziany i niespodziewany, nagły, trwający zwykle ułamek sekundy, spowodowany niezachowaniem szczególnej ostrożności i brakiem koncentracji, niewłaściwą oceną czasu i błędnym przewidywaniem, brakiem pełnej dyspozycji psychofizycznej, oddziaływaniem alkoholu, narkotyków, dopalaczy czy środków psychotropowych. Bardzo często przyczyną zdarzeń drogowych jest brak doświadczenia, w szczególności młodego kierowcy odznaczającego się często zbyt dużą pewnością siebie, przecenianiem swoich umiejętności, nonszalancją, brawurą, chęcią pokazania się i zaimponowania.

Zachowanie człowieka – uczestnika ruchu drogowego – uwarunkowane jest jego kulturą osobistą, która przejawia się w kulturze motoryzacyjnej i bezpieczeństwie ruchu drogowego. Kulturę motoryzacyjną można rozpatrywać w zakresie społecznym oraz indywidualnych zachowań człowieka.

Ważne aspekty bezpieczeństwa ruchu drogowego stanowią: świadomość, uznawane normy oraz postawy wpływające na zachowanie się uczestnika ruchu drogowego. Życzliwe i wspierające relacje uczestników ruchu drogowego pozytywnie wpływają na kulturę motoryzacyjną oraz zwiększają bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Bardzo ważnym czynnikiem, który ma związek z zachowaniem się na drodze uczestnika

⁵ C. Szczepaniak, *Motoryzacja na przełomie epok*, WN PWN, Warszawa 2000, s. 13.

⁶ *Wypadki drogowe w Polsce w 2020 roku*, Komenda Główna Policji – Biuro Ruchu Drogowego, Warszawa 2021, s. 7.

ruchu drogowego jako kierowcy, jest wiek, stan zdrowia i sprawność psychofizyczna. Na kulturę motoryzacyjną kierującego oraz jego sprawność w ruchu drogowym wpływ ma także zachowanie agresywne. Przejawia się ono najczęściej agresywną jazdą, agresywnym zachowaniem, nieprzestrzeganiem przepisów ruchu drogowego, stwarzaniem ryzyka niebezpieczeństwa w ruchu drogowym dla innych uczestników oraz brakiem poszanowania ich praw, narzucaniem własnej woli, utrzymywaniem małych odległości od poprzedzających pojazdów (tzw. „jazda na zderzaku”), uporczywym miganiem światłami, używaniem sygnałów dźwiękowych, pokazywaniem obraźliwych i wulgarnych gestów itp.

Na zachowanie kierującego pojazdem wpływ ma również doświadczenie. Doświadczeni kierowcy odznaczają się przede wszystkim starszym wiekiem, większym doświadczeniem praktycznym, większą rozważą i profesjonalizmem, a także odpowiedzialnością za bezpieczeństwo swoje i innych uczestników ruchu drogowego.

Uczestnikami ruchu drogowego w odniesieniu do człowieka są nie tylko kierujący pojazdami, ale także piesi (niechronieni uczestnicy ruchu drogowego). Piesi również często zachowują się niezgodnie z przepisami prawa o ruchu drogowym. Bardzo często wykazują się brakiem kultury motoryzacyjnej i brakiem rozsądku. Ich rola w zdarzeniach drogowych jest dualistyczna, są zarówno ofiarami, jak i sprawcami wypadków drogowych.

W bezpieczeństwie ruchu drogowego i kulturze motoryzacyjnej szczególną rolę odgrywa wychowanie i edukacja w zakresie komunikacji społecznej, na każdym etapie jego życia, zaczynając od przedszkolaków poprzez uczniów, studentów, osoby dorosłe aż po seniorów. Wychowanie komunikacyjne ma szczególnie doniosłą rolę w wykształceniu uczestnika ruchu drogowego: znającego aspekty prawne bezpiecznego zachowania się w ruchu drogowym, znajomości przepisów ruchu drogowego, posiadania wiedzy i świadomości niebezpieczeństwa oraz zagrożeń w ruchu drogowym, a także sposobów unikania sytuacji ekstremalnych.

System bezpieczeństwa drogowego uzależniony jest nie tylko od człowieka jako jego uczestnika, zarówno kierującego pojazdem, jak i pieszego. Bardzo ważnym czynnikiem bezpieczeństwa ruchu drogowego jest pojazd silnikowy i jego stan techniczny, co ma bardzo istotne znaczenie w kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego. Pojazd w ruchu drogowym powinien być sprawny technicznie i nie posiadać żadnych usterek.

Początek zdarzeń drogowych zawsze następuje na drodze. Droga jest podstawowym elementem infrastruktury drogowej. Bezpieczna droga powinna spełniać wyznaczoną dla niej funkcję w zależności od jej kategorii oraz stanowić element hierarchicznej sieci drogowej o zróżnicowanej dostępności. Powinna ona także spełniać wymagania kwalifikujące ją do danej klasy technicznej i dopuszczalnych natężeń ruchu oraz mieć

oznakowanie pionowe i poziome zgodne z przepisami, czytelne, widoczne zarówno w dzień, jak i w nocy, umożliwiające jazdę z określoną prędkością w danym otoczeniu, czyli charakteryzować się odpowiednią infrastrukturą drogową. Ważnym aspektem bezpieczeństwa ruchu drogowego jest odpowiednia szorstkość nawierzchni drogi – bez kolein i zabrudzeń lokalnych. Droga powinna także posiadać dwupoziomowe przejazdy kolejowe i optymalne formy skrzyżowań lub węzłów. W celach bezpieczeństwa w ruchu drogowym droga powinna być wyposażona w segregację z ruchem pieszym⁷.

Problem bezpieczeństwa na drogach w Polsce jest problemem szczególnego znaczenia. Stanowi to wynik nie tylko tego, że polskie drogi należą do jednych z najbardziej śmiertelnych w Europie, gdzie wskaźnik wypadków drogowych (choć spada w ostatnich latach) wciąż jest bardzo wysoki. Wskaźnik liczby wypadków drogowych w Polsce w 2020 roku na 100 000 mieszkańców wyniósł 61,4. Natomiast wskaźnik liczby zabitych w tych wypadkach wyniósł 6,5 osoby, a rannych 69 osób⁸. Sytuacja ta skłania do uznania, że wypadki drogowe w Polsce stanowią jedną z poważnych przyczyn utraty zdrowia i życia.

Polska mimo wieloletniej tradycji motoryzacyjnej nie dopracowała się skutecznego systemu radzenia sobie z negatywnymi konsekwencjami rozwoju motoryzacji w zakresie bezpieczeństwa drogowego oraz kultury motoryzacyjnej. Potrzeba jest wielu działań oraz wielu lat, żeby zmieniła się mentalność ludzi. Oprócz niekwestionowanych korzyści z postępu rozwoju motoryzacyjnego polskie społeczeństwo powinno także dostrzec zagrożenia, które wynikają z nieodpowiedniego i nieodpowiedzialnego użytkowania samochodu oraz lekceważenia przepisów ruchu drogowego. Konieczne są niezwłoczne, skuteczne i efektywne działania, żeby zmienić mentalność kierowców i podnieść świadomość społeczeństwa w tym zakresie.

Mając na uwadze znaczenie wartości bezpieczeństwa ruchu drogowego i analizując wyżej przedstawione zagadnienia na podstawie własnych zainteresowań naukowych, analizy literatury przedmiotu, własnych doświadczeń zawodowych oraz realizacji badań własnych, bardzo interesujące i godne dogłębnego zbadania zagadnienie stanowi współczesna kultura motoryzacyjna jako czynnik bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, co jest tematem tej książki.

*

Niniejsze opracowanie składa się ze wstępu, który wprowadza w zagadnienie, oraz z trzech rozdziałów i aneksu.

⁷ S. Gaca, W. Suchorzewski, M. Tracz, *Inżynieria ruchu*, wyd. 3, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1999, s. 53.

⁸ *Wypadki drogowe...*, s. 13.

Współczesna kultura motoryzacyjna warunkuje bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. Problematyka ta stanowi zagrożenie interdyscyplinarne dużej grupy społecznej: zarówno kierowców, jak i pieszych. Uczestnictwo współczesnego człowieka w ruchu drogowym stanowi rodzaj jego codziennej działalności, jest dla niego ułatwieniem, ale stanowi też zagrożenie jego życia i zdrowia.

Autor przedstawia współczesne problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w odniesieniu do infrastruktury drogowej oraz nadzoru i kontroli, ukazuje współczesną kulturę motoryzacyjną uczestników ruchu drogowego oraz jej wpływ na ich bezpieczeństwo. Podkreśla, jak istotne są edukacja i świadomość komunikacyjna społeczeństwa, oraz przybliża zasadę dobrych praktyk godnych naśladowania zapisanych w Konstytucji Kulturalnego Kierowcy oraz Dekalogu Kierowcy. W książce znajdziemy też wyniki badań ankietowych w zakresie współczesnej kultury motoryzacyjnej jako czynnika bezpieczeństwa ruchu drogowego i ich interpretację.



Dr inż. Lech Hyb – doktor nauk humanistycznych w zakresie nauk o polityce. Autor wielu publikacji z zakresu bezpieczeństwa w ruchu drogowym i transporcie, czynny uczestnik międzynarodowych konferencji naukowych, zarówno krajowych, jak i zagranicznych.

Jego zainteresowania naukowe dotyczą m.in. problematyki bezpieczeństwa w ruchu drogowym i transporcie w aspektach krajowym i globalnym; bezpieczeństwa osób, mienia i rzeczy; bezpieczeństwa wewnętrznego, zewnętrznego i międzynarodowego; zarządzania kryzysowego; funkcjonowania instytucji i organizacji odpowiedzialnych za bezpieczeństwo.



<https://akademicka.pl>

ISBN 978-83-8138-465-0



9 788381 384650