

Antoni Korjat, *Bezpieczeństwo ruchu drogowego. Dylematy i wyzwania przemian kulturowych*, Toruń 2010, ss. 184.

Wśród ważnych wartości cywilizacji informacyjnej wymienia się gwarantowanie bezpieczeństwa ludzkości. Jednocześnie wskazuje się na liczne zagrożenia bezpieczeństwa wynikające z rozwoju cywilizacyjnego, m.in. w sferze niszczenia naturalnego środowiska człowieka, dehumanizacji stosunków międzynarodowych, degradacji intelektualnej człowieka. Jednym z elementów współtworzących oblicze współczesnej cywilizacji jest komunikacja. Tradycyjne jej oblicze ulega głębokim przemianom, a nowe – informatyczne rewolucjonizuje rzeczywistość kulturową. Informacja staje się najdroższym jej „towarem”. Bezpieczeństwo komunikacyjne i jego gwarantowanie kulturowe staje się wyzwaniem współczesnych decydentów politycznych zarówno w ładzie poszczególnych państw, jak w tworzących się strukturach międzynarodowych, a w tym m.in. w Unii Europejskiej.

W prezentowanej książce wskazuje się na nośność intelektualną rozpoznawania zjawisk bezpieczeństwa ruchu drogowego w rzeczywistości kształtowania się cywilizacji informacyjnej, jaki i na wyzwania praktyczne, które generuje życie kulturowe w tej sferze, m.in. wiążące się z natężeniem ruchu pojazdów, intensyfikowaniem się ogniw rozwoju kulturowego. Zauważa się, że *bezpieczeństwo* jest definiowane przez różne podmioty życia społeczno-politycznego, najczęściej odnosi się je do polityki międzynarodowej oraz kształtowania ładu wewnętrznego państwa, aczkolwiek zajmuje ono ważną pozycję w urzędowywianiu polityki społecznej, gdzie sytuuje się m.in. ruch drogowy.

W rozprawie wskazuje się, że bezpieczeństwo ruchu drogowego sytuuje się wśród istotnych zadań polityki wewnętrznej państwa; jako element potrzeb i oczekiwań społecznych jest wyzwaniem globalnym dla instytucji państwowych; jest ważnym wyzwaniem w budowie nowego ładu europejskiego.

W analizie poznawczej poszukuje się odpowiedzi na pytania: w jakim stopniu bezpieczeństwo komunikacyjne wpływa na realizację wyzwań globalnych? Jaką rolę odgrywa tradycja

w rozwoju bezpieczeństwa w ruchu drogowym w Polsce? Jakie są wyzwania dla Unii Europejskiej w zakresie wspólnej polityki bezpieczeństwa w ruchu drogowym? W jakim stopniu przemiany cywilizacyjne kształtują nowe wyzwania normatywne i etyczne dla uczestników ruchu drogowego? w jakim zakresie formy i metody realizacji programów kształcenia uczestników ruchu drogowego wpływają na poziom bezpieczeństwa? W jakim stopniu przemiany globalizacyjne kształtują wymogi wobec potencjalnych uczestników ruchu drogowego w kontekście prognoz tempa rozwoju społeczno-gospodarczego?

Problem poznawczy zaprezentowano w czterech jej rozdziałach, zatytułowanych: 1. Bezpieczeństwo komunikacyjne jako komponent przemian cywilizacyjnych (a w tym podrozdziały: 1. Bezpieczeństwo komunikacyjne jako wyzwanie globalne, 2. Istota i funkcje polityki bezpieczeństwa komunikacyjnego, 3. Społeczne funkcje edukacji uczestników ruchu drogowego, 4. Tradycja polska w zakresie krzewienia kultury komunikacyjnej), 2. Unifikacja procesu przygotowania społeczeństwa do uczestnictwa w ruchu drogowym (1. Bezpieczeństwo komunikacyjne jako wyzwanie Unii Europejskiej, 2. Unijne standardy dotyczące kandydatów na kierowców, instruktorów i egzaminatorów, 3. Zarys sylwetki unijnego dydaktyka uczestników ruchu drogowego, 4. Bariery ujawniające się w procesie unifikacji standardów edukacyjnych, 3. Kształtowanie postaw społecznych jako warunek determinujący bezpieczeństwo w ruchu drogowym (1. Rozwiązania instytucjonalne i ich rola w procesie socjalizacji, 2. Metody realizacji programów edukacyjnych, 3. Rola egzaminu, 4. Patologie deformujące proces dydaktyczno-wychowawczy), 4. Idea i praktyka kształcenia uczestników ruchu drogowego (1. Edukacja kierowców jako wyzwanie współczesnej polityki społeczno-gospodarczej, 2. Specyfika działalności ośrodków egzaminowania (na przykładzie Pomorskiego Ośrodka Ruchu Drogowego), 3. Wymogi merytoryczne, psychofizyczne i społeczne wobec kandydatów na kierowców, 4. Dylematy i wyzwania).

Analizę zjawiska „bezpieczeństwo ruchu drogowego” poprzedzono uwagami metodycznymi w formie *Wstępu*. Wska-

ziano w nim na jego usytuowanie w kształtującym się nowym ładzie globalnym, a w tym wśród wyzwań Unii Europejskiej. Określono cel i założenia badawcze oraz przyjęte założenia teoretyczne rozpoznawania problemu.

Wskazując na oblicze kształtującego się świata globalnego podkreśla się, że następuje wzrost autonomii społeczeństwa wobec instytucji państwa oraz osłabienie wpływów wiedzy centralnej na rzecz wzmocnienia pozycji struktur poziomych (lokalnych). Zmianom ulegają formy działania międzynarodowych instytucji politycznych i gospodarczych.

W sferze bezpieczeństwa w ruchu drogowym szczególna rola przypada edukacji. Wyzwaniem społeczno-politycznym jest umożliwienie powszechnej dostępności do nowoczesnego modelu edukacji interdyscyplinarnej. Pierwszoplanowym zadaniem staje się wprowadzenie zmian w edukacji uczestników ruchu drogowego w procesie reformowania edukacji narodowej (s. 17). Szczególnego znaczenia nabiera przystosowanie uregulowań prawnych, związanych z umiędzynarodowieniem ruchu drogowego. Zawiera się ono w tworzeniu prawa dostosowanego do międzynarodowych standardów z uwzględnieniem hierarchii aktów prawa państwowego.

Zauważa się, że adaptacja prawa drogowego do nowych wyzwań oraz jej połączenie z harmonizacją norm prawnych wewnątrz Unii Europejskiej ma fundamentalne znaczenie w procesie integracji politycznej i gospodarczej.

Przypomina się, że kategoria „bezpieczeństwo” wywodzi się z ładu kulturowego łacińskiego, z pojęcia *securitas*, pojmowanego jako poczucie stabilizacji życia oraz funkcjonowania społeczeństwa w warunkach przestrzegania norm prawnych i moralnych. Gwarancje bezpieczeństwa są zintegrowane z powołaniem i działaniem systemów organizacji, których celem jest m.in. neutralizacja przewidywanych negatywnych skutków rozwoju motoryzacji (wypadki drogowe, zanieczyszczanie środowiska naturalnego, choroby cywilizacyjne) jako ponadczasowe i perspektywiczne kierunki ich działania. Dlatego bezpieczeństwo komunikacyjne oraz warunki jego zachowania stają się wyzwaniem globalnym aktywizującym społeczności międzynarodowe.

Ważne zadanie w procesie podnoszenia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego mają do spełnienia instytucje państwowe. W realizacji bezpieczeństwa zaliczają do priorytetowych zadań działania takie instytucje w Polsce, jak: Ministerstwo Infrastruktury (Departament Transportu Drogowego), Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Komenda Główna Policji, Główny Inspektorat Transportu Drogowego, Krajowa Rada Ruchu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. W każdym województwie funkcjonują Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, realizujące działania wynikające z Krajowego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „GAM-BIT”. Działalność podmiotów tych w istotnym stopniu uzależniona jest od uzyskiwanych od państwa środków finansowych (s. 24).

Zauważa się, że w Polsce co trzecia osoba umiera w wyniku obrażeń odniesionych na drodze. Najczęściej popełniane błędy przez kierowców w trakcie prowadzenia pojazdu to: 1. Nieprzystosowanie prędkości do warunków ruchu, 2. Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu, 3. Nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych, 4. Trudne warunki jazdy (zaśnieżona lub oblodzona nawierzchnia, silny wiatr, opady atmosferyczne, zła widoczność).

Zauważa się, że zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego rośnie wraz ze zwiększaniem się wskaźnika rozwoju motoryzacji (wskaźnik rozwoju motoryzacji wyraża się stosunkiem liczby obywateli do ilości pojazdów mechanicznych przypadających na 1 tys. osób).

W przestrzeni europejskiej funkcje społeczne edukacji kandydatów na kierowców postrzega się jako warunek swobodnego poruszania się obywateli w krajach, swobodnego przemieszczania się usług, kapitału oraz dóbr materialnych i równego traktowania na rynku pracy.

Społeczna funkcja edukacji kandydatów na kierowców jest również ukształtowaniem obywatela jako jednostki przestrzegającej prawa oraz wymogów związanych z bezpiecznym przemieszczaniem się po drogach. Realizacja tej funkcji dokonuje się poprzez integrację kandydatów na kierowców wokół obowiązującego prawa oraz przypomnianie zasad etycznych, dotyczących wzajemnych relacji uczestników ruchu drogowego.

Podkreśla się, że edukacja kierowców jest jednym z podstawowych kierunków działań, mających na celu zminimalizowanie negatywnych skutków, rozwoju motoryzacji i jednocześnie uświadamianie społeczno-polityczne, że rozwój nauki i techniki wymaga zmieniających się w czasie form zachowań oraz częstego dostosowywania wiedzy i umiejętności do zmian kulturowych.

Wśród instytucji zajmujących się kształtowaniem kultury w ruchu drogowym zaznaczają zaangażowanie: Liga Obrony Kraju, Polski Związek Motorowy, Zakład Doskonalenia Zawodowego, Państwowa Komunikacja Samochodowa, Miejskie i Wojewódzkie Przedsiębiorstwa Komunikacyjne. Od 1961 r. realizuje się uporządkowany prawnie i organizacyjnie proces edukacyjny w zakresie nauki jazdy (s. 51).

Obecnie Polska, będąc członkiem Unii Europejskiej ma obowiązek dostosowania prawa o ruchu drogowym do prawnych wymogów unijnych. Dyrektywy w tym zakresie są wytycznymi kierunków zmian w polskim prawie. Dyrektywa Rady Europy z 29 lipca 1991 r. wraz z poprawkami, wprowadzonymi w 1994 i 1996 r. dotyczy prawa jazdy w krajach członkowskich Unii z uwzględnieniem procesu edukacyjnego. W 2003 r. opracowano tzw. III Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Unii Europejskiej. Zawarto w nim założenia strategii działania w rzeczywistości przemian globalnych.

W warunkach współczesnych przemian cywilizacyjnych transport kołowy rozszerza swoje możliwości i dostosowuje je do wzrastających potrzeb rozwoju gospodarczego. Kandydat na kierowcę w krajach UE musi spełniać określone warunki dotyczące wieku, stanu zdrowia, umiejętności udzielania pomocy przedlekarskiej. W większości państw UE minimalny wiek wymagany dla uzyskania prawa jazdy wynosi 18 lat. W Wielkiej Brytanii, Irlandii, Islandii na Węgrzech wynosi 17 lat. Badanie wzroku i słuchu obowiązuje we wszystkich państwach, za wyjątkiem: Austrii, Danii, Grecji, Litwy, Norwegii i Rumunii. Zaświadczenie z policji o nienotowaniu za przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w ruchu drogowym wymagane jest w Austrii, Estonii, Finlandii, Niemczech, Szwecji, Włoszech, (s. 62).

O dopuszczeniu do komunikacji w ruchu drogowym decydują uprawnienia uzyskane po zdaniu egzaminu na kierowców, które w poszczególnych państwach przeprowadzają różne podmioty. Od kandydatów na kierowców egzaminuje się wiedzę dotyczącą: znajomości przepisów prawa ruchu drogowego, zasad eksploatacji pojazdu, udzielenia pierwszej pomocy medycznej ofiarom wypadków drogowych, przewidywanych zachowań w ruchu drogowym innych uczestników ruchu. W części egzaminu praktycznego wymaga się: płynnego ruszania pojazdem z miejsca, płynnej jazdy do przodu i do tyłu po prostej oraz po łuku na odległość 40–60 m, ruszania na wzniesieniu, parkowania (do krawężnika, skośnego). Zauważa się, że 48% ogólnej liczby osób przystępujących do egzaminu w państwach UE uzyskuje pozytywny wynik (s. 69).

W większości państw UE instruktorem zawodowym może zostać osoba, która ukończyła 21 lat, ma wykształcenie co najmniej średnie oraz ukończyła specjalistyczny kurs. Wymogiem jest również posiadanie prawa jazdy przez odpowiednio długi czas (niekrótszy niż 2 lata). Kandydat na instruktora musi uzyskać potwierdzenie o niekaralności za wykroczenia drogowe oraz pozytywny wynik testu psychologicznego.

Działania instytucji międzynarodowych ukierunkowane są na integrację i unifikację procesów dydaktycznych, którym podlegają kandydaci na instruktorów nauki jazdy i egzaminatorów.

Zwracając uwagę na bariery ujawniające się w procesie unifikacji standardów edukacyjnych wskazuje się w wykładzie na obraz polityki społecznej, a w tym na – ubóstwo części społeczeństwa, marginalizację edukacyjną, nierównomierne nasylenie regionów infrastrukturą techniczną, brak koordynacji w wydawaniu środków finansowych przeznaczonych na realizację polityki społecznej i wyrównanie szans, niedobór środków finansowych przeznaczonych na realizację edukacji i ochronę zdrowia, bezrobocie jako symptomatyczny objaw bezpośredniości elit politycznych. Dążeniem instytucji Unii Europejskiej jest zunifikowanie zadań w zakresie polityki społecznej, edukacyjnej oraz bezpieczeństwa wewnętrznego, a jednym z nich jest bezpieczeństwo komunikacyjne.

W procesie edukacyjnym, kształtującym kierowców dużą wagę przywiązuje się do egzaminów. Uznaje się je za świadome sposoby postępowania, mające na celu sprawdzenie wiadomości, umiejętności lub sprawności przekazywanych przez instruktora nauki jazdy. Ważną rolą egzaminu jest możliwość porównania aktualnej wiedzy i umiejętności z ustalonym minimum lub maksimum zawartym w kryteriach oceny kandydata.

Krytycznie odnosząc się do obecnego systemu egzaminowania kandydatów na kierowców wskazuje się na: 1. Niedocenianie roli edukacyjnej, 2. Brak humanistycznych zasad przeprowadzania kontroli wiedzy i umiejętności, 3. Dominację roli selektywnej nad edukacyjną i wychowawczą. Stwierdza się, że system egzaminowania w Polsce jest nieprzystosowany do wymogów zmieniających się warunków społecznych. Jako element zamykający proces edukacyjny tworzy bariery, które ze względu na swój selekcyjny charakter uniemożliwiają dokonanie kompleksowej oceny kandydata na kierowcę (s. 115).

Istotną kwestię stanowi w prezentacji problemu ujawnianie się patologii społecznej. Wśród jej przejawów wskazuje się: 1. Brak umiejętności dostosowania się do standardów obowiązujących w grupie formalnej, jaką stanowią uczestnicy kursu nauki jazdy, 2. Niezdolność do systematycznego realizowania zadań edukacyjnych, 3. Nadużywanie alkoholu, 4. Narkomania, 5. Skłonność do korupcji (próby korumpowania instruktorów i egzaminatorów). Wskazuje się też na ujawnianie się nieprawidłowości wśród kadry dydaktycznej, m.in. wynikające z braków wiedzy z zakresu pedagogiki i psychologii niskiego poziomu wykształcenia ogólnego, kierowania się arbitralnością w postępowaniu (autorytaryzm), alkoholizmu, korupcji (s. 120). Do czynników zwiększających ryzyko występowania patologii zalicza się cechy osobowościowe uczestników procesu edukacji kierowców, frustracje społeczne, rozpad więzi międzyludzkich i szeroko pojmowane niedostosowanie społeczne, będące negatywnym rezultatem przemian cywilizacyjnych.

Wiążąc edukację kierowców z zasadami polityki społecznej wskazuje się na potrzebę: likwidacji ubóstwa i patologii społecznych, prowa-

dzenie polityki demograficznej, której cel postępuje się w zabezpieczeniu w siłę roboczą obszarów, które w perspektywnych planach gospodarczych objęte będą działaniami inwestycyjnymi, stworzenie równych szans na rynku pracy dla kobiet i mężczyzn.

Odnosząc istotę problemu poznawczego do przestrzeni lokalnej wskazano na formy aktywności edukacyjnego kierowców w Pomorskim Ośrodku Ruchu Drogowego. Funkcjonuje on zgodnie z zasadami określonymi przez ustawę *Prawo o ruchu drogowym* (z dn. 20 lipca 1997 r.). W jego kompetencjach znajduje się: przeprowadzenie egzaminów państwowych dla kandydatów na kierowców (rozszerzenie uprawnień podnoszących kwalifikacje), szkolenie kandydatów na instruktorów i egzaminatorów, organizowanie szkoleń dla rowerzystów, motorowerystów, kierowców przewożących ładunki niebezpieczne, przewożących osoby i rzeczy, szkolenie osób naruszających przepisy ruchu drogowego, realizowanie polityki edukacyjnej w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, obejmującej skutkami swego działania różne grupy społeczne (s. 129). Instytucja ta stała się przedmiotem pogłębionej analizy poznawczej, przeprowadzonej na bazie badań ankietowych, przeprowadzonych w 2005 r. przez autora prezentowanej rozprawy. Badaniem objęło 200 kandydatów na kierowców (s. 130). Kandydaci wyrazili pozytywne opinie na temat jakości realizowanego procesu edukacyjnego.

Czynnikiem różnicującym ocenę instytucji był wiek respondentów oraz stosunek do otaczającej rzeczywistości kulturowej. Zróżnicowanie ocen pracy edukacyjnej ośrodka wynikało, m.in. z przeceniania własnych umiejętności praktycznych przez uczestników kursów, rygorystyczne elementy instrukcji egzaminowania (np. dwukrotnie popełniany ten sam błąd jako przyczyna oceny negatywnej), duża subiektywność oceny, stres egzaminacyjny, nieznamość wymogów egzaminacyjnych. Z analizy badań ankietowanych, wynika że, egzaminator często wskazywał i komentował błędy popełnione w trakcie egzaminu praktycznego (s. 148).

W sferze psychofizycznej wymogi bezpieczeństwa użytkowników ruchu drogowego dotyczą przede wszystkim: sprawności fizycznej, zapewniającej koordynację ruchowo-wzrokową

w stopniu umożliwiającym bezpieczne kierowanie pojazdem, sprawność umysłową, zdolność koncentracji i podzielności uwagi. W warunkach zmieniających się sytuacji kulturowych zwraca się uwagę na zdolność do akceptacji prognozowanych standardów życia społecznego, odporność na wpływ patologii, otwartość na recepcję nowoczesnych idei cywilizacyjnych. Kandydatami na kierowców są osoby z różnych środowisk społecznych o zróżnicowanym wykształceniu, zdolnościach i zainteresowaniach. Obserwacja uczestnicząca (prowadzona przez autora prezentowanej rozprawy) prowadzi do spostrzeżenia, że najbardziej przydatne są osoby w wieku 24–40 lat, zdyscyplinowane i gotowe do podejmowania zadań stawianych przez wymogi życia społecznego.

Najważniejsze wyzwania a zarazem wymogi stawiane kandydatom na kierowców obecnie zawierają się w: znajomości zunifikowanych zasad ruchu drogowego (znaków, sygnałów drogowych), umiejętności bezpiecznego kierowania pojazdem w różnych warunkach ruchu drogowego (z uwzględnieniem nowoczesnych rozwiązań inżynierii drogowej), zdolność przewidywania zachowań innych uczestników ruchu drogowego, z uwzględnieniem rosnącego jego natężenia, adaptację wiedzy ogólnej do zachowania zasad bezpieczeństwa, zdolność do innowacji i modyfikacji nabytych umiejętności (s. 154).

Wyzwania dla środowiska odpowiedzialnego za gwarantowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego wiąże się z zadaniami stawianymi przed polityką społeczno-gospodarczą, a w tym z zapewnieniem równowagi między rozwojem społecznym, gospodarczym, ekologicznym, modernizacją i rozbudową infrastruktury, wspieraniem przedsiębiorczości, wyrównaniem poziomu aktywności społecznej i gospodarczej do średniego poziomu kulturowego państw Unii Europejskiej, a w tym likwidacją barier, m.in. językowych, umożliwiających realizację wyzwań integracyjnych, prowadzenia akcji propagandowych dotyczących bezpieczeństwa.

W refleksji uogólniającej w rozprawie stwierdza się, że bezpieczna komunikacja lądowa uznawana jako jedno z podstawowych wyzwań cywilizacyjnych XXI wieku jest celem działalności medialno-informacyjnej. Rozwój świadomości

społecznej w tej dziedzinie jako konsekwencją działań propagandowych, powodując zmianę osobowości, dostosowuje zachowania społeczne do zmieniającego się otoczenia w sferze kultury i techniki motoryzacyjnej.

Problem poznawczy zaprezentowany w rozprawie został naświetlony na bazie bardzo starannie zgromadzonych i wykorzystanych źródeł, oraz literatury przedmiotu, dotyczącej zarówno bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak przemian europejskich, globalnych wpływających na kształtowanie się bezpieczeństwa komunikacyjnego.

Prezentowana rozprawa jest oryginalnym osiągnięciem badawczym, wskazuje się w niej wyzwania, dylematy ujawniające się w życiu kulturowym (komunikacji drogowej) w warunkach umacniania się siły komunikacji w procesie globalizacji świata.

*Andrzej Chodubski*

*Sprawozdanie z 5. Ogólnopolskiego Seminarium Naukowego pt. Społeczeństwo obywatelskie w Polsce a instytucjonalna rzeczywistość demokracji w jednoczącej się Europie (Pila, 20–21 października 2010).*

W dniach 20–21 października 2010 roku odbyło się 5. Ogólnopolskie Seminarium Naukowe pt. *Społeczeństwo obywatelskie w Polsce a instytucjonalna rzeczywistość demokracji w jednoczącej się Europie*. Miejszem konferencji był gmach Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej im. Stanisława Staszica w Pile. Wzięło w niej udział kilkunastu uczonych z Polski i zagranicy. Seminarium otworzyli prof. zw. dr hab. Adam Marcinkowski – Rektor PWSZ w Pile oraz prof. nadzw. dr Lech Kacprzak – Dyrektor Instytutu Humanistycznego.

Jako pierwszy wystąpił prof. dr hab. Grzegorz Piwnicki z Uniwersytetu Gdańskiego. Wygłosił referat pt. *Kultura polityczna a poziom udziału społeczeństwa we władzy demokratycznego państwa*. Wystąpieniu przyświecało motto Bertranda Russela: „Bez obywatelskiej moralności społeczeństwa giną, zaś bez osobistej nie są godne przetrwania”. Istotnym spostrzeżeniem prof. Grzegorza Piwnickiego było stwierdzenie