

JANKOWSKA Dagmara<sup>1</sup>  
LEŚNIKOWSKA-MATUSIAK Ida<sup>2</sup>  
WNUK Aneta<sup>3</sup>

### EDUKACJA W KONTEKŚCIE POLITYKI BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO NA LATA 2011-2020

*Bezpieczeństwo ruchu drogowego należy do najważniejszych problemów społecznych ze względu na ogromne koszty społeczne i ekonomiczne, które generują wypadki drogowe. Polityka UE w zakresie brd ma na celu zapewnienie bezpiecznego i ekologicznego przemieszczania się obywateli w całej Europie. Aby zrealizować ten cel należy kontynuować prace 3. Europejskiego Programu Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i dążyć do zmniejszenia o połowę liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych do 2020 roku. Do najważniejszych, palących problemów należy poprawa bezpieczeństwa motocyklistów i kierowców innych dwukołowych pojazdów silnikowych, pieszych i rowerzystów oraz osób starszych i niepełnosprawnych. Użytkownicy dróg są pierwszym i jednocześnie najłagodniejszym ogniwem systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego, gdyż ostatecznie skuteczność polityki w tym zakresie – bez względu na wdrożone środki techniczne – zależy od zachowania ludzi. Stąd edukacja, szkolenia i egzekwowanie przepisów mają tak duże znaczenie.*

### EDUCATION IN THE CONTEXT OF EU ROAD SAFETY POLICY 2011-2020

*Road safety is one of the major social problems due to huge social and economical costs generated by road accidents. EU road safety policy aims at providing safe and ecological transport of passengers within the whole EU. In order to realize this goal it is crucial to continue the work of the 3rd European Road Safety Action Plan and strive for halving the number of road accidents fatalities by 2020. Crucial and urgent matters in this field include motorcyclists' safety and other two-wheeled vehicles drivers' safety improvement as well as pedestrians', cyclists', older and handicapped people's safety improvement. Road users is the first and the weakest link in road safety system since in the end the effectiveness of the policy in this scope – regardless of the implemented technical measures – depend on human behaviour. Therefore education, training and law enforcement have such an important meaning.*

<sup>1</sup> Instytut Transportu Samochodowego, Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego; 03-301 Warszawa; ul. Jagiellońska 80. Tel: +48 22 811 32 31 w.111, Fax: +48 22 811 09 06, E-mail: dagmara.jankowska@its.waw.pl

<sup>2</sup> Instytut Transportu Samochodowego, Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego; 03-301 Warszawa; ul. Jagiellońska 80. Tel: +48 22 811 32 31 w. 111, Fax: +48 22 811 09 06, E-mail: ida.lesnikowska-matusiak@its.waw.pl

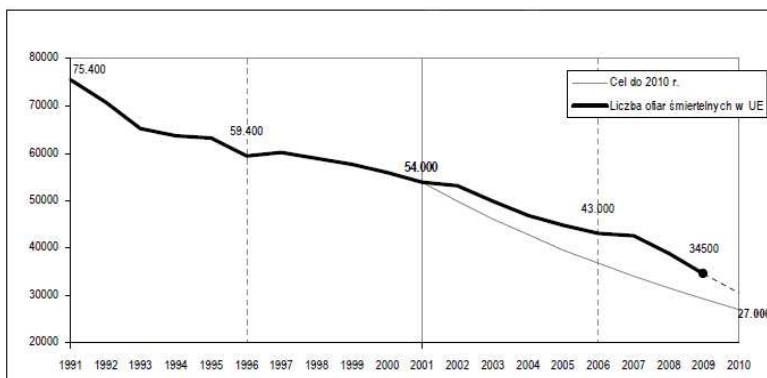
<sup>3</sup> Instytut Transportu Samochodowego, Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego; 03-301 Warszawa; ul. Jagiellońska 80. Tel: +48 22 811 32 31 w. 111, Fax: +48 22 811 09 06, E-mail: aneta.wnuk@its.waw.pl

## 1. WSTĘP

W 2010 roku Komisja Europejska określiła kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011-2020. Na ich podstawie można podejmować działania na różnych poziomach – europejskim, krajowym, regionalnym i lokalnym.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego jest jednym z najważniejszych problemów społecznych. Wypadki drogowe generują bowiem ogromną liczbę ofiar – w 2009 r. w Unii Europejskiej zginęło ponad 35 tys. osób, a 1,5 mln zostało rannych. Koszty tych wypadków wyniosły około 130 mld EUR. W czerwcu 2003 roku Komisja Europejska przyjęła 3. Europejski Program Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, którego celem było zmniejszenie o połowę liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych do końca 2010 roku. Program zawierał 62 propozycje konkretnych działań w odniesieniu do bezpieczeństwa pojazdów, bezpieczeństwa infrastruktury i bezpieczeństwa uczestników ruchu. Chociaż nie udało się zrealizować założonego celu, osiągnięto znaczące postępy. Proponowane kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego do 2020 roku wskazują na konieczność kontynuacji i intensyfikacji działań podjętych w ramach 3. Europejskiego Programu Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego będzie także kluczowym elementem przygotowywanej obecnie Białej Księgi dotyczącej polityki transportowej na lata 2010-2020, ponieważ zmniejszenie liczby ofiar wypadków drogowych decyduje o poprawie całego systemu transportowego oraz zaspokojeniu potrzeb i oczekiwań obywateli i przedsiębiorców w tym zakresie. „Chociaż w ciągu ostatniego dziesięciolecia liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w UE zmniejszyła się niemal o połowę... Inicjatywy w zakresie technologii, egzekwowania przepisów i edukacji oraz poświęcenie specjalnej uwagi szczególnie zagrożonym użytkownikom dróg będą kluczowe dla dalszego radykalnego ograniczenia liczby ofiar<sup>4</sup>”.



Rys. 1. Zmiana liczby ofiar śmiertelnych w UE w latach 1990-201

Źródło: Komisja Europejska, Biała Księga: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu

<sup>4</sup> Komisja Europejska, Biała Księga: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, pkt. 3.1.40.

## 2. POLITYKA KOMISJI EUROPEJSKIEJ W ZAKRESIE BRD

Jednym z działań służących wyeliminowaniu ofiar śmiertelnych na drogach jest „skoncentrowanie się na szkoleniu i edukacji wszystkich uczestników ruchu; promowanie stosowania urządzeń ochronnych (pasy bezpieczeństwa, ochronna odzież, zabezpieczenie pojazdu przed osobami nieuprawnionymi)<sup>5</sup>.

Głównym celem polityki Komisji Europejskiej jest utworzenie wspólnego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez zmniejszenie o połowę łącznej liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Unii Europejskiej do 2020 roku. Polityka UE powinna zapewnić bezpieczne i ekologiczne przemieszczanie się obywateli w całej Europie, promować równość użytkowników dróg poprzez starania ukierunkowane na poprawę bezpieczeństwa grup szczególnie narażonych na wypadki oraz zachęcać wszystkich obywateli do przyjmowania głównej odpowiedzialności za bezpieczeństwo własne i innych uczestników ruchu. W odniesieniu do bezpieczeństwa ruchu drogowego konieczne jest zintegrowane podejście, ponieważ jest ono ściśle powiązane z obszarami polityki w zakresie ochrony środowiska, energetyki, edukacji, zdrowia publicznego, wymiaru sprawiedliwości, ubezpieczeń, zatrudnienia, badań, innowacji i technologii oraz handlu i spraw zagranicznych.

Państwa członkowskie zachęca się do tworzenia krajowych strategii w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, aby z uwzględnieniem ich specyficznych potrzeb i uwarunkowań, przyczyniały się do realizacji wspólnego celu. Państwa te powinny ukierunkować swoje starania na newralgiczne obszary, przyjmując za punkt odniesienia wyniki uzyskiwane w tym zakresie przez kraje odnoszące największe sukcesy. Umożliwi to prawidłowe wyznaczenie szczegółowych celów krajowych.

Na najbliższą dekadę Komisja Europejska ustanowiła siedem strategicznych celów:

Cel 1. Poprawa edukacji i szkolenia uczestników ruchu.

Cel 2. Poprawa egzekwowania przepisów ruchu drogowego.

Cel 3. Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa.

Cel 4. Bezpieczniejsze pojazdy.

Cel 5. Propagowanie wykorzystania nowoczesnych technologii.

Cel 6. Poprawa skuteczności ratownictwa drogowego i opieki powypadkowej.

Cel 7. Ochrona uczestników ruchu szczególnie narażonych na wypadki.

## 3. NOWA FILOZOFIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Człowiek jest najważniejszym i jednocześnie najsłabszym elementem systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Niezależnie od tego jakie zostaną zastosowane środki techniczne, ostatecznie skuteczność polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego i tak zależy od zachowania uczestników ruchu. Z tego względu edukacja, szkolenia i egzekwowanie przepisów mają fundamentalne znaczenie dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

„W najnowszej polityce transportowej Unii Europejskiej przyjęto, że wypadki drogowe są efektem złego funkcjonowania całego systemu transportu, obejmującego decyzje i działania człowieka, różnorodność infrastruktury drogowej i różne rodzaje pojazdów. Prawidłowo

---

<sup>5</sup> Komisja Europejska, Biała Księga: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, 1.4.16.

organizując środowisko ruchu drogowego i wyposażając samochód w urządzenia bezpieczeństwa, można zmniejszyć liczbę błędów popełnianych przez człowieka, a także ograniczyć ich konsekwencje.

Do odpowiedzialności za wypadki powinno poczuwać się całe społeczeństwo, każdy powinien odpowiadać za to, co leży w jego obowiązkach i kompetencjach. Użytkownicy dróg za swoje zachowania, drogowcy za rozwiązania drogowe, mechanicy za stan badanych samochodów. Politycy natomiast powinni dbać o to, by podejmować właściwe decyzje o wdrażaniu skutecznych rozwiązań prewencyjnych i zapewnić sobie stabilne źródło finansowania<sup>6</sup>.

Obecnie mamy do czynienia z fundamentalną zmianą polityki określonej mianem Podejście „Bezpieczny System”. Jej celem jest z jednej strony uporządkowanie wiedzy na temat najważniejszych osiągnięć w bezpieczeństwie ruchu drogowego w ostatnim dziesięcioleciu, a z drugiej strony stworzenie podstaw dla kolejnych, równie skutecznych działań w przyszłości. W ciągu ostatnich trzydziestu lat w wielu krajach OECD obserwowano stały spadek liczby ofiar wypadków drogowych. Zmiany te były przede wszystkim efektem wdrożenia działań prewencyjnych ukierunkowanych na specyficzne, zidentyfikowane zagrożenia i problemy. W tym czasie przeprowadzono wiele badań na temat przyczyn obrażeń w ruchu drogowym i działań prewencyjnych ukierunkowanych na ich redukcję. Ich wyniki wykorzystano także do oceny i doskonalenia programów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Badania te wykazały między innymi, że realizacja kampanii edukacyjnych promujących bezpieczne zachowania, prowadzonych tak jak do tej pory wystarczy jedynie do utrzymania już osiągniętego poziomu, natomiast nie doprowadzi do istotnej zmiany na lepsze w przyszłości. Problem malejącej efektywności takich działań powinien być więc uwzględniany, zarówno w skali globalnej, jak i krajowej/lokalnej.

W ramach podejścia „Bezpieczny System” stosowanie rozwiązań, które stwarzają możliwość pojawienia się ofiar śmiertelnych i rannych jest nie do przyjęcia, dlatego dalsze kontynuowanie tradycyjnych sposobów rozwiązywania problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego (nadzór i kampanie edukacyjne) może być coraz trudniejsze i wiązać się z gwałtownym spadkiem ich efektywności. Dziś największym wyzwaniem dla edukacji bezpieczeństwa ruchu drogowego jest znalezienie, przy wsparciu rozwiązań z innych obszarów działań, jak nadzór czy nowoczesne technologie, sposobów podniesienia wskaźników brd, np. stosowania pasów bezpieczeństwa w 100% czy całkowitego wyeliminowania alkoholu z ruchu drogowego.

Zmiana w sposobie postrzegania problemu odpowiedzialności użytkownika drogi jest najważniejszą cechą podejścia „Bezpiecznego Systemu”. Obecnie już kilka krajów wdraża to podejście przy opracowywaniu i realizacji w praktyce krajowych programów bezpieczeństwa ruchu drogowego; Szwedzi stworzyli koncepcję „Wizja Zero”, Holandia rozwija „Zrównoważone Bezpieczeństwo”, podobne programy pojawiły się też w kilku stanach Australii.

W „Wizji Zero” życie i zdrowie ludzi traktowane są jako nadrzędne wartości etyczne. Z tego punktu widzenia niedopuszczalne jest, by człowiek ponosił karę śmierci za błąd w ruchu drogowym, popełniony przez siebie lub innego uczestnika ruchu. Filozofia „Wizji Zero” opiera się na następujących czterech założeniach:

---

<sup>6</sup> Krystek R., Niebezpieczeństwo ruchu drogowego. Mity i rzeczywistość, Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej, Gdańsk 2003 s. 21-22.

- życie ludzkie jest ważniejsze niż jakikolwiek czynnik ekonomiczny,
- to politycy stanowiący prawo, zarządcy dróg i projektanci, a nie kierowcy są odpowiedzialni za bezpieczeństwo systemu drogowego,
- system drogowy powinien być tworzony z myślą o omylnym i nieprzygotowanym kierowcy, którego jedynym obowiązkiem jest przestrzeganie przepisów,
- chęć poprawy bezpieczeństwa powinna być dążeniem wszystkich kierowców, a przepisy i rozwiązania komunikacyjne muszą wychodzić im naprzeciw.

System transportu musi więc uwzględniać błędy człowieka i korygować je tak, aby nie dochodziło do śmierci i ciężkich obrażeń na drodze. Przy projektowaniu systemu punktem odniesienia musi być odporność ludzkiego ciała na obrażenia, ponieważ istnieje pewien krytyczny poziom, powyżej którego przeżycie i powrót do zdrowia po doznanych obrażeniach jest niemożliwy. Z drugiej strony należy pogodzić się z tym, że będzie nadal dochodziło do wypadków i lekkich obrażeń.

Podstawą koncepcji „Zrównoważone Bezpieczeństwo” jest zasada eliminowania przede wszystkim tych wypadków, których można uniknąć i zwrócenie większej uwagi na efektywność przy wyborze rozwiązań prewencyjnych. Należy przy tym mieć na uwadze, że użytkownik drogi jest najsłabszym elementem w systemie transportowym, jego zachowanie jest nieprzewidywalne i pomimo prowadzonych działań edukacyjnych i kampanii społecznych nie można oczekiwać od niego bezpiecznego zachowania.

Zgodnie z koncepcjami „Zrównoważone Bezpieczeństwo” i „Wizja Zero” jak długo istnieje możliwość wystąpienia niezgodnych z przepisami zachowań ludzi, tak długo osoby i organizacje odpowiedzialne za tworzenie systemu drogowego muszą podejmować działania chroniące wszystkich użytkowników dróg przed negatywnymi skutkami ich zachowań.

Biorąc pod uwagę nowe podejście do bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ludzką skłonność do popełniania błędów i świadomego łamania przepisów ruchu drogowego, głównym celem edukacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego powinno być wykształcenie uczestnika ruchu drogowego moralnie odpowiedzialnego za przestrzeganie prawa. Temu celowi należy podporządkować zarówno wychowanie komunikacyjne dzieci i młodzieży, jak i szkolenie kierowców oraz prowadzenie kampanii edukacyjnych skierowanych do różnych grup społecznych.

#### **4. PRIORYTETY EDUKACJI W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO DO 2020 ROKU**

W zakresie edukacji Komisja Europejska przywiązuje szczególną uwagę do szkolenia kierowców. Konsultacje społeczne oraz opinie ekspertów jednoznacznie wskazują na potrzebę poprawy jakości systemów uzyskiwania prawa jazdy. Obecne podejście do szkolenia kierowców jest zbyt wąskie, wymaga więc traktowania go bardziej całościowo i długofalowo. W związku z tym należy stworzyć wspólną strategię w zakresie edukacji bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym szkolenia kierowców, promować nowoczesną technologię (metody interaktywne) przy jednoczesnym uwzględnieniu konieczności utrzymania kosztów uzyskania uprawnień do kierowania pojazdami na niewygórowanym poziomie.

#### **4.1 Nauka (szkolenie) przed egzaminem na prawo jazdy**

Praktyczna nauka jazdy przed egzaminem na prawo jazdy powinna odbywać się w warunkach zapewniających maksymalne bezpieczeństwo. W związku z tym na poziomie UE zostaną poddane analizie różne warianty, ze szczególnym uwzględnieniem prowadzenia pojazdu pod nadzorem nauczyciela (opiekuna/osoby towarzyszącej, instruktora) w ramach procesu uzyskiwania prawa jazdy. Kraje decydujące się na wprowadzenie systemu, w ramach którego przewidziano obowiązkową naukę jazdy pod nadzorem profesjonalnego instruktora lub innej uprawnionej osoby, a także okres praktyki poprzedzającej otrzymanie prawa jazdy (prawo jazdy „na próbę”), powinny stosować zharmonizowane na poziomie UE minimalne wymagania dla osób uczestniczących w szkoleniu (opiekunowie/osoby towarzyszące, instruktorzy).

#### **4.2 Egzamin na prawo jazdy**

Egzamin na prawo jazdy nie może ograniczać się do sprawdzenia wiedzy osoby egzaminowanej z zakresu kodeksu drogowego i/lub umiejętności wykonywania manewrów. Rozważony zostanie obowiązek poddawania ocenie podczas egzaminu teoretycznego i praktycznego nie tylko szeroko rozumianych umiejętności związanych z prowadzeniem pojazdu, ale także postaw i zachowań mających związek z bezpieczeństwem ruchu drogowego (świadomość zagrożeń) oraz defensywną i energooszczędną jazdą.

#### **4.3 Szkolenie po otrzymaniu prawa jazdy**

Zostanie rozważona ewentualność wprowadzenia okresu próbnego bezpośrednio po otrzymaniu prawa jazdy dla młodych kierowców, którzy bardziej niż obecnie podlegaliby rygorystycznej kontroli.

Ze względu na postępujący w szybkim tempie proces starzenia się ludności Europy należy poddać pod rozważenie prowadzenie cyklicznych szkoleń dla kierowców niezawodowych, uwzględniających prawo osób starszych i niepełnosprawnych do swobodnego poruszania się oraz – w razie takiej konieczności – przyjęcia rozwiązań alternatywnych.

Zapewnienie bezpieczeństwa i niezależności poruszania się osobom starszym jest jednym z ważniejszych zadań władz rządowych i samorządowych. Wynika to z obowiązku równego traktowania wszystkich obywateli i zapobiegania wykluczeniu społecznemu tej stale rosnącej i już obecnie licznej grupy uczestników ruchu. Wymaga zastosowania wielu różnych rozwiązań prawnych, technicznych, technologicznych, medycznych i edukacyjnych. Podstawowym narzędziem sprostania potrzebom starzejących się społeczeństw w zakresie mobilności jest edukacja adresowana zarówno do osób starszych, jak i członków rządu, parlamentarzystów, osób odpowiedzialnych za mobilność na poziomie lokalnym (w tym szczególnie w miastach), dziennikarzy, itd. Należy korzystać tu z najlepszych, sprawdzonych rozwiązań, zarówno na szczeblu międzynarodowym, jak i lokalnym, pamiętając przy tym, że w zakresie mobilności nie istnieją rozwiązania uniwersalne. Sama edukacja także podlega ustawicznemu doskonaleniu, gdyż jest to proces wymuszany rozwojem wiedzy, techniki i technologii, a także koniecznością kształtowania

właściwych postaw oraz uzyskiwania wiedzy o skutecznych sposobach radzenia sobie z trudnościami, w tym w ruchu drogowym.

#### **4.4 Określenie minimalnych wymogów w odniesieniu do instruktorów nauki jazdy. Kampanie edukacyjne na rzecz egzekwowania przepisów ruchu drogowego**

Kampanie edukacyjne zwiększają skuteczność egzekwowania przepisów ruchu drogowego i kontroli drogowych. Kampanie skierowane na konkretne problemy i grupy uczestników ruchu stosowane z powodzeniem w kilku państwach członkowskich UE powinny być szeroko propagowane i powszechnie stosowane. Doświadczenie wskazuje, że najlepsze wyniki osiąga się dzięki połączeniu polityki kontroli z edukacją uczestników ruchu. Komisja Europejska będzie więc nadal wspierała działania informacyjne i uświadamiające, szczególnie wśród młodzieży.

### **5. WNIOSKI**

1. Bezpieczeństwo ruchu drogowego jest jednym z najważniejszych problemów społecznych w UE – wypadki drogowe generują ogromną liczbę ofiar i koszty materialne liczone w miliardach EUR rocznie.
2. Komisja Europejska określiła kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego do 2020 roku, której celem jest zmniejszenie o 50% śmiertelnych ofiar wypadków drogowych poprzez utworzenie wspólnego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego.
3. Jednym ze strategicznych celów działań w czasie najbliższej dekady jest poprawa edukacji i szkolenia uczestników ruchu, szczególnie kierowców.
4. Fundamentalna zmiana polityki w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego określona mianem podejścia „Bezpieczny System” powinna być podstawą edukacji w tym zakresie (wychowanie komunikacyjne dzieci i młodzieży, szkolenie kierowców, społeczne kampanie edukacyjne).
5. Biorąc pod uwagę nowe podejście do bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ludzką skłonność do popełniania błędów i świadomego łamania przepisów ruchu drogowego, głównym celem edukacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego powinno być wykształcenie uczestników ruchu drogowego moralnie odpowiedzialnych za przestrzeganie przepisów.

### **6. BIBLIOGRAFIA**

- [1] Komisja Europejska: W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego – kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011-2020.
- [2] Komisja Europejska: Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu.
- [3] Krystek R.: *Niebezpieczeństwo ruchu drogowego. Mity i rzeczywistość*, Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej, Gdańsk 2003.
- [4] Leśnikowska-Matusiak I. (red.): *Bezpieczeństwo ruchu drogowego. Teoria i praktyka szkoleń*, Warszawa, Instytut Transportu Samochodowego 2009.

- [5] Leśnikowska-Matusiak I.: *Osoby starsze w ruchu drogowym – wyzwanie na Dekadę Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego* w: Kwartalnik Motoryzacyjny Instytutu Transportu Samochodowego BRD Nr 1/2011, Warszawa 2011.
- [6] *Towards Zero: Ambitious Road Safety Targets and the System Approach* – ISBN978-92-821-0195-7<sup>©</sup>OECD/ITF, 2008.