

Marek Dworzecki. Ministerstwo Infrastruktury kontra edukacja? Czy to możliwe?

27 grudnia 2021

- Jak pogodzić fakt, że w XXI wieku w środku Europy nie docenia się znaczenia edukacji, w tym wartości szkoleń z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego? O paradoksalnej tendencji likwidacji szkoleń dla... poprawy jakości szkoleń. I jeszcze odwołanie do „braku akceptacji społecznej”. Ważne pytania stawia nasz ekspert Marek Dworzecki. Dla uzasadnienia rozwinięcie oczywistej tezy, iż edukacja jest podstawowym filarem rozwoju człowieka. Ale czy dla wszystkich oczywistej? Zachęcamy do lektury. Redakcja

Oczywistym jest, że edukacja stanowi podstawowy filar wszystkich faz rozwojowych człowieka. Winna mieć miejsce na każdym etapie życia i w wielu jego dziedzinach. Odpowiednio zharmonizowany proces edukacji jednostki lub jego brak implikuje społecznie wskazując na stan wiedzy tegoż społeczeństwa, jego umiejętności, mentalność, świadomość, dojrzałość i odpowiedzialność. Jest wyznacznikiem poziomu rozwoju społeczeństwa - poziomu cywilizacji. Samo określenie „cywilizacja” niesie w swej nazwie osiągnięcie wysokiego poziomu rozwoju w wyniku edukacji. Starożytne światowe mocarstwa jak Babilon, Asyria, Egipt, Grecja, czy Rzym, swe potęgi pod względem intelektualnym, ekonomicznym, gospodarczym i militarnym zbudowały na szeroko rozumianej, odpowiedniej i na wysokim poziomie edukacji. Do niektórych reprezentantów współczesnej cywilizacji z całą pewnością można zaliczyć Japonię, Singapur, Chiny, Stany Zjednoczone, Rosję, Zjednoczone Emiraty Arabskie, Wielką Brytanię i kraje skandynawskie. Wymienione wyżej kraje, niezależnie od swych historii, panujących ustrojów politycznych, zwyczajów, tradycji i wyznań, mają wspólny mianownik - gruntowną edukację.

Po krótkiej podróży geopolitycznej i historycznej wrócmy do naszej Ojczyzny. Konkretnie na łono ruchu drogowego i związanego z nim wstydu, jaki musimy znosić w oczach samych siebie i innych nacji. Oto niektóre przykłady:

1. Mimo usilnych, wieloletnich starań wielu organizacji rządowych i pozarządowych, działaczy, stowarzyszeń, fundacji i mediów, Polska wciąż zajmuje ostatnie niechlubne miejsca w statystykach wypadków drogowych na tle pozostałych krajów Unii Europejskiej. Mówiąc wprost - **należymy do najgorszych kierowców na Starym Kontynencie.**

Konkluzja: Jesteśmy całkowicie po drugiej stronie barykady wciąż nie wyciągając słusznych wniosków i pomijając tak kluczowe rozwiązanie, jakim jest odpowiednia edukacja. Skuteczność działania państwa w tym zakresie **na rzecz społeczeństwa** jest mocno ograniczona, skoro edukacja jest zepchnięta na dalszy plan, zamiast otrzymać status priorytetu. Czy taki stan rzeczy jest społecznie akceptowalny? Absolutnie!

2. Rocznie, jako podatnicy (czytaj: społeczeństwo) „wyrzucamy” z kasy państwa na pokrycie kosztów związanych z wypadkami drogowymi blisko 56 miliardów złotych. Kwota ta stanowi niemal 3% PKB. **Jest większa, niż cały narodowy program 500+ i koszty utrzymania wojska wraz z programem zbrojeniowym razem wzięte.**

Konkluzja: Paradoksalnie Polska woli wydawać rocznie niebotyczne 56 miliardów złotych na usuwanie skutków wypadków drogowych, zabiegi i operacje chirurgiczne, rehabilitacje, leczenie, terapie, pogrzeby, odszkodowania, zadośćuczynienia i renty, niż na wiele tańszy i zakrojony na szeroką skalę program edukacyjny na wzór krajów skandynawskich. Mowa o mniejszych kosztach, przy znacznie większej skuteczności w działaniach na rzecz brd. Co najważniejsze, nowe spojrzenie, kierunek działania i docenienie edukacji zachowało by przy życiu i zdrowiu wiele jednostek. Czy tak mądre i dojrzałe działania mogłyby się spotkać z dezaprobatą społeczną? Bynajmniej!

3. Państwo Polskie w swych działaniach na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego zdaje się nie chce w pełni podążać śladami innych państw rozwiniętych w tym zakresie. Nie stawia głównie na edukację i nie tylko pomija odpowiedni, na wyższym poziomie rozwój kształcenia kierowców, ale wręcz znacznie przyczynia się do jego zaniżania. Na przestrzeni ostatnich lat zlikwidowano obowiązkowe kursy dokształcające dla kandydatów na kierowców, którzy trzykrotnie uzyskali wynik negatywny egzaminu państwowego na prawo jazdy.

Konkluzja: Kierunek działania całkowicie sprzeczny z rozsądkiem i ideologią wielu państw, między innymi skandynawskich, czy chociażby Słowacji - nie rozwijając tematu Japonii. Brak obowiązku odbycia kursu dokształcającego dla osób, które nie opanowały sztuki bezpiecznej jazdy lansuje bardzo zły w podtekście przekaz od Państwa w rodzaju: 'Co się będziesz szkolił/a? Sam/a zdecyduj, czy będziesz bezpiecznym kierowcą – może nie musisz nim być. W razie kolizji, czy wypadku drogowego ja (Państwo) zgodnie z Kodeksem Cywilnym naprawię za ciebie szkody. Idź na egzamin kiedy tylko chcesz i ile razy chcesz.' Warto zauważyć, że naprawienie szkody w przypadku utraty zdrowia i życia jest niemożliwe a paremia prawnicza w tym wypadku *restitutio in integrum* (przywrócenie do stanu pierwotnego) nie ma zastosowania. Czy patrząc holistycznie (całościowo na dobro ogółu), czyli dobro społeczeństwa i Państwa, nie należy być bardziej wymagającym wobec kandydatów na kierowców? Czyż tego typu poglądu i wizji mądre i odpowiedzialne społeczeństwo nie uzna za słuszne? Czyżby ich nie zaakceptowało ze względu na dobro własne, społeczne i dobro Państwa? Z pewnością tak.

4. W żadnym akcie prawnym (Ustawa, Rozporządzenie) nie definiuje się metodologii i stylu jazdy defensywnej. Nie wskazuje się także jazdy defensywnej jako priorytet i podstawy bezpiecznej jazdy.

Konkluzja: Skoro wśród definicji ustawowych nie znajduje się pojęcie jazdy defensywnej, jakże akty prawne, w tym regulujące zakresu szkolenia kandydatów na kierowców i kierowców mogłyby zawierać zagadnienia i problematykę stylu jazdy defensywnej? Jakże edukacja społeczeństwa w tym zakresie może osiągnąć wyższy, zgodny z duchem czasu poziom i zwiększyć bezpieczeństwo w ruchu drogowym? Bez odpowiedniej wiedzy rządzących w tym zakresie i ich przekonaniu o słuszności takiego kierunku działania, nie jest to możliwe. Jestem przekonany, że Polacy zaakceptowaliby nowoczesny model kształcenia kandydatów na kierowców i kierowców, gdyby znali jego wartość. Z pewnością gotowi byłiby także na poniesienie pewnych kosztów z tym związanych, które w zestawieniu z ludzkimi tragediami i wszelkimi ich daleko idącymi konsekwencjami stanowiłyby znikome obciążenie, o ile w ogóle można by to tak nazwać. Podobnie rzecz się ma ze szkoleniami z techniki jazdy w warunkach specjalnych, o czym mowa w kolejnym punkcie.

5. Planowane od kilku lat obowiązkowe szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym, w części teoretycznej oraz praktycznej w Ośrodkach Doskonalenia Techniki Jazdy, przewidziane dla młodych kierowców w okresie próbnym, do chwili obecnej nie są realizowane. Co więcej, resort przewiduje uchylenie wciąż nieobowiązującego przepisu, w zamian za propozycję tego typu szkoleń wyłącznie dla młodych kierowców, którzy w okresie próbnym popełniliby 2 wykroczenia w ruchu drogowym. Najbardziej zaskakujące zdaje się być uzasadnienie resortu, który argumentuje brakiem akceptacji społecznej dla tego typu rozwiązań, tj. by w/w szkolenia odbywali wszyscy młodzi kierowcy.

Konkluzja: Wynika z tego, że Ministerstwo Infrastruktury uważa, iż nie istnieje potrzeba podwyższania standardów szkolenia podstawowego dla kandydatów na kierowców. Nie dostrzega też ogromnej wartości szkoleń z zakresu techniki jazdy w warunkach specjalnych z wykorzystaniem torów szkoleniowych i płyt poślizgowych, jakimi dysponują ODTJ-y,

co ma ogromny bezpośredni wpływ na wzrost świadomości zagrożeń wśród początkujących kierowców i w konsekwencji na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Argumentacja w rodzaju *braku akceptacji społecznej* brzmi kuriozalnie z wielu powodów. Po pierwsze - wola jednostki nie może być przedłożona nad dobro ogółu (społeczeństwa). Po drugie - nie miały miejsca żadne konsultacje społeczne w kwestii narodowego planu mającego na celu zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym w zakresie szkolenia kandydatów na kierowców i kierowców. Po trzecie - narracja tej natury jest z gruntu szkodliwa dla społeczeństwa, ponieważ lansuje w jego świadomości pogląd jakoby nowoczesna edukacja była zbędna i nie stanowi podstawy do wszelkich pozostałych działań na rzecz brd. Po czwarte - społeczeństwo z pewnością zaakceptuje nowe i dobre rozwiązania, gdy zostanie przekonane o tym, że służą one dla dobra tego społeczeństwa. Po piąte - argument w postaci *braku akceptacji społecznej* ewidentnie brzmi populistycznie, zwłaszcza w konfrontacji z kosztami Państwa z tytułu wypadków drogowych. Po szóste - odwoływanie się w swym domniemaniu do społeczeństwa, które mogło by nie zaakceptować rozwiązań służących jego dobru obnaża nieodpowiednie traktowanie go, jakoby było ono nieświadome znaczenia edukacji i utwierdzanie go w tym przeświadczeniu. Czyż wolą społeczeństwa nie jest życie, zdrowie, szczęście osobiste i rodzinne? Czyż wolą obywateli nie jest podjęcie przez Państwo wszelkich działań zmierzających do zagwarantowania im bezpieczeństwa? Z pewnością mieli byśmy do czynienia z akceptacją społeczną do tego typu działań.

6. Nowelizacja ustawy *Prawo o ruchu drogowym* za kilka miesięcy także usunie obowiązek odbycia kolejnych szkoleń. Tym razem zlikwidowane zostaną szkolenia przewidziane dla kierowców, którzy przekroczyli dopuszczalną liczbę punktów karnych.

Konkluzja: Naturalną kolejną rzeczą jest, że wobec osoby dopuszczającej się łamania prawa stosuje się odpowiednie sankcje karne w różnej formie i zakresie. Jednak to odpowiednia edukacja dokonuje zmian natury mentalnej w człowieku. Edukacja dokonuje zmian w ludziach, stosownie do panujących w danym społeczeństwie ideałów i wzniosłych celów mających służyć społeczeństwu. Jeżeli i te szkolenia mają zostać zniesione, to co w zamian? Jaką formę kompensacji zagrożeń w ruchu drogowym w tym wypadku proponuje Ministerstwo?

A teraz z podróży po mrocznej krainie niespójnych i nielogicznych przepisów, zaniedbań, chaosu, populizmu, tragedii na drogach i źródle wstydu przed całą Europą, zapraszam na krótki kalejdoskop z działań na rzecz brd, jakie się podejmuje w krajach skandynawskich, między innymi w zakresie szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców. Modele w poszczególnych krajach nieco różnią się. W ogólnym jednak zarysie wyglądają następująco:

Choć młody kierowca może rozpocząć szkolenie pod okiem osoby dorosłej i posiadającej od przynajmniej 5 lat uprawnienia do kierowania pojazdem, to osoba szkoląca musi posiadać uprawnienia instruktora nauki jazdy lub kwalifikacje pedagogiczne. Nie może być karana za jazdę pod wpływem alkoholu a pojazd musi być wyposażony w mechanizmy i przyrządy jak typowy pojazd szkoleniowy. Pojazd musi też być dodatkowo ubezpieczony. Prócz tego osoba szkolona musi odbyć kilka etapów kształcenia pod okiem wykwalifikowanego szkoleniowca (instruktora), które łącznie zajmują kilkadziesiąt godzin i obejmują:

I etap

- kurs pierwszej pomocy (7 godzin).
- zajęcia teoretyczne z zakresu budowy pojazdu, przepisów i zagrożeń w ruchu drogowym (28 godzin).
- wszelkiego rodzaju manewry, w tym jazda slalomem do przodu i tyłu, hamowanie awaryjne, test „łosia”, jazda po wzniesieniach, parkowanie, zawracanie, korzystanie z pobocza,

hamowanie we wskazanym miejscu jadąc do przodu i do tyłu, jazda po ósemce, symulator jazdy nocą (kilka godzin)

- jazda w ruchu drogowym z elementami stylu jazdy defensywnej i ekonomicznej (16-20 godzin)

- jazda w warunkach specjalnych na torach i płytach poślizgowych (3-6 godzin). Zwykle w połowie kursu lub pod koniec.

Na tym etapie szkolenia kandydat na kierowcę może przystąpić do egzaminu na prawo jazdy. Po uzyskaniu wyniku pozytywnego otrzymuje je na czas trzech miesięcy. Do tego czasu musi przejść kolejny II i III etap szkolenia.

II etap

- zajęcia teoretyczne (1-2 godziny)

- jazda w ruchu drogowym wraz z manewrami z wykwalifikowanym instruktorem (kilka godzin)

III etap

- jazda po autostradach, w tym jazda po zmierzchu (kilka godzin)

- doskonalenie techniki jazdy na torze szkoleniowym i płytach poślizgowych (kilka godzin)

Po odbyciu w/w etapów kształcenia i pozytywnym zaopiniowaniu przez szkoleniowca, młody kierowca otrzymuje prawo jazdy na okres dwóch lat, zwany okresem próbnym. W trakcie tego czasu kierowca, który został dwukrotnie ukarany mandatem, traci tymczasowe uprawnienia i musi ponownie przystąpić do egzaminu na prawo jazdy. W Skandynawii kursy na prawo jazdy należą do drogich. Jednak społeczeństwo jest świadome wagi problemu prezentując dużą świadomość zagrożeń oraz odpowiedzialność cywilną. Działania rządów Szwecji, Danii, Norwegii i Finlandii są w pełni akceptowane przez społeczeństwo. Dzieje się tak dlatego, ponieważ rządy tych krajów znają wartość edukacji. Mówią o edukacji i promują ją - zarówno w szkołach, jak i w prasie, w telewizji i w mediach społecznościowych. Nikt nie odważyłby się stwierdzić, że edukacja na rzecz poprawy bezpieczeństwa obywateli jest zbędna i nieakceptowana społecznie, ponieważ byłby posądzony o działania przeciwko bezpieczeństwu Państwa. Szwedzka „Wizja Zero” jest w umysłach i sercach wszystkich obywateli tego kraju - od parlamentarzystów (Riksdag), po przedstawicieli wszelkich organizacji rządowych i pozarządowych, firm transportowych, urzędników, nauczycieli, instruktorów nauki jazdy, egzaminatorów a nawet dzieci i młodzież, w tym kandydatów na kierowców i kierowców. Szwedzki model kształcenia kierowców jest niekwestionowanym najlepszym systemem edukacji na świecie! Wzorem Szwedów podobne modele w większym lub mniejszym zakresie stosują: Dania, Norwegia, Finlandia, Holandia, Japonia, Stany Zjednoczone, Australia i wiele innych.

Biorąc pod uwagę powyższe fakty powstają pytania w rodzaju:

- **Dlaczego na tle wciąż kompromitujących nas statystyk wypadków drogowych nie bierzemy przykładów z innych krajów, które są doskonałymi wzorami w zakresie brd i niemal naszymi sąsiadami?**

- **Jak pogodzić fakt, że w XXI wieku w środku Europy nie docenia się znaczenia edukacji, w tym wartości szkoleń z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego?**

- **Czy o modelu kształcenia kierowców winni decydować kandydaci na kierowców i ich rodzice (wola ludu), czy raczej wykwalifikowani specjaliści?**

- **Czy odwoływanie się do domniemanego „braku akceptacji społecznej” w zakresie nowoczesnej edukacji nie zdradza stawiania obaw co do ewentualnego niezadowolenia**

niektórych obywateli ponad wartość ich zdrowia i życia, co w konsekwencji zagraża bezpieczeństwu publicznemu?

... i wreszcie,

- Kto zdobędzie się na odwagę i odpowie na powyższe pytania?

Marek Dworzecki

Źródło: Prawo Drogowe