

**ZACHOWANIA UCZESTNIKÓW RUCHU DROGOWEGO –
KULTURA JAZDY A PRAWO O RUCHU DROGOWYM**

Każdy lub prawie każdy, kto prowadzi samochód, kiedyś uświadamia sobie, iż tkwi w nim coś z hazardzisty, z demona szos. Wspaniała pewność siebie każe mu wierzyć, że jeździ lepiej od innych. A jeśli fakty tego nie potwierdzają... tym gorzej dla faktów.

(Sobiesław Zasada, *Szerokiej drogi*)

Wprowadzenie

Problematyka rozważana w niniejszej publikacji związana jest z bezpieczeństwem w ruchu drogowym. Prezentujemy w niej wyniki badań przeprowadzonych wśród uczestników kursów w zakresie „prawa jazdy” dotyczących postrzegania przez nich i interpretowania różnych zachowań i sytuacji na drodze stwarzanych przez kierowców.¹ Udzielone odpowiedzi posłużyły do ustalenia sposobu rozumienia przez przyszłych kierowców „kultury jazdy” i zakresu konstytuujących ją regulacji obyczajowych skonfrontowanych z obowiązującymi przepisami prawa o ruchu drogowym. Chodzi tu głównie o pokazanie jaka granica pomiędzy „kulturalnym zachowaniem” na zachowaniem zgodnym z obowiązującą literą prawa

Charakteryzując zachowania uczestników ruchu drogowego należy mieć na uwadze rozwój motoryzacji w Polsce, wielokrotne zmiany regulacji prawnych ruchu drogowego oraz uwarunkowania historyczno-kulturowe. Po powolnym wzroście ilości pojazdów poruszających się po drogach w Polsce w latach 1970–1980, od 1989 roku nastąpił wzrost zasobności obywateli, boom motoryzacyjny oraz zmiany na rynku samochodów nowych i używanych. Ta sytuacja spowodowała, że na drogach pojawiły się pojazdy o różnej kondycji technicznej i wyposażeniu, a także ich kierowcy z bardzo różnym stażem praktycznego ich prowadzenia. Doszedł do tego jeszcze istotny aspekt praktyczny, a mianowicie różnice w rozwiązaniach technicznych w pojazdach krajów Europy Wschodniej oraz Zachodu. W tej sytuacji doświadczenia „starych” kierowców nie szły w parze z ich umiejętnościami. Niewątpliwie wspomnieć też należy o sieci i stanie dróg w Polsce w tym czasie.

Po wstąpieniu Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej nastąpił również w Polsce proces dostosowywania naszych przepisów do ogólnie obowiązujących w Europie,

¹ Projekt badawczy przygotowany i przeprowadzony został przez zespół w składzie: prof. UAM dr hab. Jan Grad, Instytut Kulturoznawstwa Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu i mł. insp. w stanie spoczynku Witold Kapustyński, prezes SEPERD. Pomocy organizacyjnej udzieliło P.P.H.U „ALBERTINA”.

co spowodowało konieczność zmiany wielu aktów prawnych, w tym wielokrotne zmiany w kodeksie drogowym.

Nie tylko te i doraźne czynniki związane ze stanem technicznym dróg, panujące warunki atmosferyczne i pojawiające się sytuacje na drogach jak: wzmożony ruch, utrudnienia i przeszkody w poruszaniu się na drodze, ale także uwarunkowania kulturowe, dawne i współczesne, które kształtowały i określają nadal polskie wzory kulturowe „myślenia i działania” oraz standardy osobowości determinujące takie a nie inne zachowania w życiu codziennym, w tym zachowania na drodze. Znalazły one odzwierciedlenie w postrzeganiu Polski przez obcokrajowców, główne mieszkańców sąsiednich krajów i uformowaniu się narodowego stereotypu Polaka. W XVIII wieku na przykład ukształtował się i rozpowszechnił niemiecki stereotyp o Polsce „Polnische Wirtschaft”. Było to określenie odnoszące się do polskiego bałaganu i anarchii, krytyka nierządu, lekkomyślności, rozrzutności i ignorancji.²

W zespole czynników historyczno-kulturowych wymienić należy najdawniejsze prawo polskie, które było głównie prawem zwyczajowym³, a przekazywane ustnie z pokolenia na pokolenie kształtowało tradycyjne „poczucie prawne”, które niekiedy daje jeszcze o sobie znać we współczesnych przekonaniach ludzi, wyrażających się choćby w kwestionowaniu zakresu i sensowności uregulowań prawnych działań codziennych i stosunku do nich. Poza prawem pospolitym, będące pierwotnym źródłem prawa formującym naszą najstarszą kulturę prawną, wskazać należy okres rozbiorów Polski, w którym na kształtowanie się postaw Polaków miała wpływ kultura rosyjska, austriacka i pruska, regulująca w zróżnicowanym zakresie życie codzienne Polaków w poszczególnych zaborach i egzekwująca go mniej lub bardziej rygorystycznie. Pamiętać należy też, że jeszcze na początku XX wieku na terenie poszczególnych obszarów objętych rozbiorami obowiązywały różne przepisy prawa. Ich stosowanie przez wiele lat musiało mieć wpływ na późniejsze postawy obywatelskie.

Niewątpliwie respektowanie, szacunek dla prawa stanowionego najbardziej wyrobiono w zaborze pruskim, co dzisiaj znajduje wyraz w stereotypie Wielkopolanina (Poznaniaka), jako „legalisty”. Potoczne przekonania, że „prawo da się obejść” i można odstąpić od jego egzekwowania, „bo wszystko zależy od człowieka” reprezentujące prawo (urzędnika, policjanta), którego można przekonać prośbą lub „przemówić mu do ręki” najbardziej rozpowszechniło się w społeczeństwie polskim w zaborze rosyjskim, po nim w zaborze austriackim. Różne zatem podejścia przestrzegania prawa kształtowały się w Polsce rozbiorowej, odmienna była społeczna kultura prawna. Należy jeszcze zwrócić uwagę i na tę

² I. Kąkolewski, *Od polnische Wirtschaft do polskiej gospodarności? Konfiguracje i kontynuacje niemieckich stereotypów o Polakach od XVIII do początku XXI wieku*, „Kultura Współczesna”, 2015, nr 1, s. 88-99.

³ J. Bardach, B. Leśnodorski, M. Pietrzak, *Historia państwa i prawa polskiego*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1976, s. 30.

okoliczność, że za patriotyczny obowiązek uważano, głównie w zaborze rosyjskim nieprzestrzeganie a nawet lekceważenie prawa władz zaborczych. Podobnie w okresie okupacji niemieckiej w okresie II wojny światowej, kiedy w sposób bierny lub czynny (sabotaż, dywersja, walka zbrojna) przeciwstawiano się „niemieckiemu porządkowi prawnemu” w obronie narodu polskiego i w dążeniu do odzyskania wolności i niepodległości.

Do naszego dziedzictwa kulturowego należą właśnie regionalne różnice w stosunku obywatela do „obowiązku prawnego”. Jest nim także infrastruktura drogowa i kolejowa, w szczególności układ sieci dróg i szlaków kolejowych. Na stan polskich dróg uskarżali się wielokrotnie podróżujący po dawnej Rzeczypospolitej cudzoziemcy. To też nasza spuścizna kulturowa.

Wiek XIX przyniósł rosnącą liczbę przepisów prawnych wydawanych w formie ustaw oraz rozporządzeń i zarządzeń centralnych i terytorialnych organów administracji.⁴, co trwa do dziś i w tym gąszczu przepisów niemożliwe było i jest zorientowanie się przez obywatela, od którego wymaga się ich respektowania. Bezradność wobec niezrozumiałego prawa, co do sensowności czy ustanowienia konkretnych przepisów obywatel ma wątpliwości i zastrzeżenia i trudno mu je zrozumieć, nie może determinować pozytywnych postaw wobec niego. Przykładowo, bardzo często kierowcy kwestionują zasadność ustanowienia ograniczeń prędkości przy dobrym stanie drogi i w terenie niezabudowanym, znajdując w tej sytuacji usprawiedliwienie dla najbardziej chyba rozpowszechnionego wykroczenia drogowego, jakim jest przekraczanie dozwolonej prędkości.

Splot czynników społeczno-kulturowych i polski wzór psychokulturowy (emocjonalność, pobudliwość, brak opanowania itp.) kształtuje postawy ludzi, w tym zachowania na drodze, mające bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Zachowania te niejednokrotnie nacechowane są agresją. Przemoc jest zjawiskiem obecnie powszechnym, obejmuje wszystkie dziedziny życia, środowiska społeczne, grupy zawodowe i wiekowe. Przemoc stała się zjawiskiem społecznym, wręcz nieodłącznym elementem życia współczesnego człowieka⁵ i to również należy mieć na uwadze w odniesieniu do bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Podsumowując powyższe rozważania stwierdzić należy, że o ile obecnie „wszyscy” znają się na problematyce ruchu drogowego ponieważ mają prawo jazdy, to nie wszyscy jednak zdają sobie z tego sprawę, że jest to bardzo skomplikowana problematyka, mająca odniesienie do wielu obszarów, zarówno prawnych, technicznych, społecznych jak i kulturowych.

⁴ Ibidem, s. 349.

⁵ Por. M. Bińczycka-Anholcer, (red.), *Przemoc i agresja jako zjawiska społeczne*, Polskie Towarzystwo Higieny Psychiczej, Warszawa 2003.

W odniesieniu do przepisów prawa związanych z problematyką ruchu drogowego stwierdzić należy, że niektóre zachowania na drodze uznane za zgodne z dobrymi obyczajami w wielu przypadkach nie znajdują swojego uzasadnienia. Spowodowane jest to specyficznymi zasadami rządzącymi postępowaniem uczestników ruchu drogowego. Bardzo prostym przykładem będzie sytuacja, gdy kobieta lub osoba starsza chce wejść do pomieszczenia (sklep, urząd, itp.), to z pewnością zachowamy się zgodnie z zasadami dobrego wychowania i ustąpimy im pierwszeństwa. Natomiast gdy na skrzyżowaniu kierującymi pojazdami będą kobieta, osoba starsza i np. młody mężczyzna, to musimy zapomnieć o dobrym wychowaniu i dostosować się do przepisów oddziału 7 ustawy prawo o ruchu drogowym (przecinanie się kierunków ruchu) w tym w szczególności art. 25, zgodnie z którym kierujący pojazdem zbliżając się do skrzyżowania jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony, a jeżeli skręca w lewo także jadącemu z kierunku przeciwnego na wprost lub skręcającemu w prawo. Rozważmy natomiast inny przypadek, kiedy jesteśmy uczestnikami kolizji drogowej i ustalamy jej przebieg, odpowiedzialność oraz wymieniamy wzajemnie niezbędne dane, postępując w sposób taktowny i nie powodując sytuacji w której strony mogą zachować się agresywnie. W tym drugim przypadku normy *savoir-vivre`e* będą miały istotne znaczenie zarówno dla atmosfery panującej po zdarzeniu jak też zebrania w sposób bezkonfliktowy niezbędnych danych do postępowania odszkodowawczego.

Stworzenie obrazu pozwalającego w sposób istotny wpłynąć w przyszłości na treść dyskusji odnoszącej się do granicy pomiędzy zjawiskami kulturowymi a bezpieczeństwem w ruchu na drogach wymaga dokonania szczegółowej analizy poniżej przedstawionych wyników badań ankietowych i przy tym odniesienia się do udzielonych odpowiedzi respondentów.

Prezentację tę wszelako poprzedzą rozważania przedstawiające rezultaty badań ośrodków badania opinii społecznej pokazujące obecny stan kultury jazdy polskich kierowców i kontekście tradycyjnych kulturowych „wzorów myślenia i czucia”. Ustalenia te składają się na treść części I niniejszego artykułu. Część II zawiera wyniki badań ankietowych przygotowanych przez zespół autorski oraz prawne interpretacje zachowań na drodze zgodne z kodeksem ruchu drogowego.

Część I

„Polska jazda. Jak przetrwać na polskich drogach”. Tradycyjny standard osobowości Polaków a kultura jazdy

Styl jazdy polskich kierowców

Tytuł niniejszego szkicu zapożyczamy z telewizyjnego programu TVN Turbo, w którym prezentowano różne sytuacje w ruchu drogowym powodowane przez kierowców, stanowiące zagrożenie, a niejednokrotnie poważne niebezpieczeństwo dla innych uczestników ruchu. Pokazywane zdarzenia, będące wynikiem nieprzestrzegania podstawowych przepisów kodeksu drogowego, były tak częste, że uznać je można za typowe dla zachowań kierujących

pojazdami. Niekiedy zaskakiwały one obserwatorów i komentatorów oraz ekspertów w telewizyjnym studiu swoją – by tak rzec – „oryginalnością”, „niecodziennością”. Sporo groźnych i bulwersujących dla użytkowników ruchu sytuacji na drodze pokazują krótkie ujęcia filmowe prezentowane w Internecie (Youtube). Komentarze oglądających je, głównie młodych ludzi stanowić mogą źródło dla badań nad postrzeganiem przez nich „polskiej jazdy”. Powszechność zachowań stanowiących wykroczenia drogowe lub naganne działania obyczajowe, stwarzających nagminnie niebezpieczne sytuacje na drodze, czyni zasadnym drugi człon tytułu przywołanego programu telewizyjnego – „jak przetrwać na polskich drogach”. Sformułowanie to wyraża pytanie kierowców prawidłowo poruszających się w swoich autach na naszych drogach; „jak bezpiecznie przebyć wyznaczoną trasę w groźnych dla zdrowia i życia warunkach, stwarzanych przez polską jazdę”? której niebezpieczeństwo symbolizował wizerunek husarii na tytułowej planszy przywołanego programu. Wizerunek husarii wywołuje skojarzenia ze śmiertelnym niebezpieczeństwem w starciu z nią, parciem naprzód bez względu na przeszkody i być może te skojarzenia są typowe dla współczesnych „husarzy”, którzy na swych „koniach mechanicznych” szaleją po polskich drogach. Zapominają tylko, że husaria atakowała na polach bitew, będących zazwyczaj bezdrożami, a po drogach poruszała się w ordynku. Bojowy nastrój i animusz zdaje się jednak towarzyszyć wielu polskim kierowcom, przebijającym się bezpardonowo do przodu wśród zbyt wolno – ich zdaniem – poruszających się samochodów lub mknących naprzód i wyprzedzających często w miejscach niedozwolonych i w sposób zagrażający bezpieczeństwu innym kierowcom. Jakkolwiek wedle historycznego świadectwa Paula Harro Harringa, jednego z cudzoziemców podróżujących w XIX wieku po ziemiach polskich: (...) w Polsce i w Rosji jeździ się szybciej niż w Niemczech (...),⁶ powozami – dodajmy. Przy współczesnych pojazdach oraz wzmożonego ruchu samochodowego i technicznym stanie większości krajowych dróg nie jest to tradycja godna kontynuowania.

Według badań Centrum Badania Opinii Społecznej z 2004 roku, których ustalenia nie straciły na aktualności (jak poświadczają policyjne raporty i doniesienia medialne):

Polscy kierowcy nie cieszą się w społeczeństwie najlepszą opinią: około jednej trzeciej badanych źle ocenia ich jazdę pod względem ostrożności, przestrzegania przepisów, odpowiedzialności i bezpieczeństwa, co piąty ma złe zdanie o kulturze jazdy większości kierowców. Prawie połowa respondentów (48%) jest również przekonana, że obniża się poziom kultury jazdy. Do najbardziej irytujących zachowań kierowców należą w opinii ankietowanych: zbyt szybka jazda (34%), zajeżdżanie drogi (19%), wymuszanie pierwszeństwa i agresja na drodze (po 15%), nieprzepuszczanie pieszych na pasach (14%), jazda po spożyciu alkoholu (13%) oraz używanie wulgaryzmów i przekleństw (11%). (...) Wielu Polaków (pieszych, rowerzystów i kierowców) narzeka na zachowanie innych uczestników ruchu drogowego, oskarżając ich o brak kultury, odpowiedzialności i umiejętności.⁷

⁶ P. H. Haring, *Wspomnienia z Królestwa Kongresowego*, w: *Cudzoziemcy o Polsce. Relacje i opinie*. Wybrał i opracował Jan Gintel, Tom drugi wiek XVIII-XIX, Wydawnictwo Literackie, Kraków 1971, s. 333.

⁷ *Styl i kultura jazdy polskich kierowców*. Komunikat z badań, BS/168/2004, CBOS, Warszawa, październik 2004, s. 1 i 10,

Większość osób prowadzących samochód jest przekonana, że polscy kierowcy nagminnie popełniają wykroczenia przeciwko przepisom kodeksu drogowego. Do najczęściej popełnianych błędów i wykroczeń zaliczana jest zbyt szybka jazda (97%), wyprzedzanie w sposób niedozwolony (85%), wymuszanie pierwszeństwa przejazdu (76%) i zatrzymywanie się w miejscach niedozwolonych (70%).⁸

Jak wynika z badań przeprowadzonych przez TNS OBOP na zlecenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu, kierowcy bardzo często spotykają się z nieuprzejmością i agresją na drodze. Najważniejszym problemem jest szybka i niedostosowana do panujących warunków jazda. Co trzeci kierowca codziennie jest świadkiem ryzykownej jazdy innych użytkowników drogi. 78% badanych przyznaje, że takie zachowanie dostrzega przynajmniej raz w tygodniu. Drugim najczęściej spotykanym na drodze nieeleganckim zachowaniem ze strony innych kierowców jest wymuszanie pierwszeństwa. Ponad połowa kierowców doświadcza tego minimum raz w tygodniu, 17% - każdego dnia. Utrudnienie stanowi również zbyt dynamiczna jazda zmuszająca do zwolnienia, zahamowania lub zmiany pasa ruchu. 53% badanych spotyka się z nią przynajmniej raz w tygodniu, 12% codziennie.⁹

Do wymienionych nagannych zachowań w ruchu drogowym wypowiadający się na portalu Interia kierowca Adam Krynicki podaje, że

(...) prawdziwą plagą stało się lekceważenie oznakowania poziomego, przejeżdżanie przez skrzyżowania już nie tylko na pomarańczowym, ale też na czerwonym świetle, prowadzenie auta z telefonem przy uchu.¹⁰

Polscy kierowcy dostrzegając stwarzane przez innych kierujących pojazdami niebezpieczne sytuacje na drogach, jednocześnie sami przyznają się do przypadków nieprzestrzegania przepisów drogowych:

Ponad połowa badanych prowadzących samochód (58%) przyznaje, że zdarza im się łamać przepisy drogowe. (...) Ankietowani najczęściej wymieniali przekraczanie dozwolonej prędkości (przyznaje się do tego aż 85% osób, którym zdarza się nie przestrzegać przepisów i znaków drogowych). Na kolejnych miejscach, ale ze znacznie mniejszą liczbą wskazań, znalazły się: zatrzymywanie się w miejscach niedozwolonych (19%), wyprzedzanie w miejscach niedozwolonych (9%) oraz jazda bez zapiętych pasów bezpieczeństwa (8%). Kierowcy przyznawali się również do takich wykroczeń, jak: wymuszanie pierwszeństwa, przekraczanie linii ciągłej, nieprzepuszczenie pieszych na pasach, przejazd na żółtym i czerwonym świetle, ignorowanie znaku „stop” czy też zapomnianie o użyciu kierunkowskazów.¹¹

Wyniki badań pokazują również, że

Aż 45% Polaków było świadkami wypadków drogowych. Ponad połowa (51%) ma wśród swoich bliskich znajomych, przyjaciół lub rodziny kogoś, kto miał wypadek drogowy; jedna trzecia deklaruje, że zna kogoś, kto w takim wypadku został ranny, a 16% - że straciło kogoś bliskiego. Co siódmy badany (14%) był ofiarą wypadku drogowego, a co szesnasty (6%) przyznaje, że spowodował wypadek. Zarówno ofiarami, jak i sprawcami wypadków częściej są mężczyźni, czego przyczyną może być większa skłonność do brawury i ryzykownych zachowań na drodze.¹²

Nie mamy jednak danych z badań, czy dla kierowców, którzy byli obserwatorami, uczestnikami, a tym bardziej sprawcami wypadków drogowych lub znają kogoś, kto był ofiarą wypadku i doświadczał przeżyć z tym związanych, okoliczność ta wpłynęła pozytywnie na zmianę ich późniejszego sposobu jazdy, ostrożnego, bezpiecznego dla siebie i innych.

⁸ Ibidem, s. 1 i 10,

⁹ *Dobre maniere za kierownicą - jakie są zasady savoir-vivre na drodze*, 13.07.2014, godz. 12:22 Se.pl., http://superauto24.se.pl/porady/dobre-maniery-za-kierownica-takie-sa-zasady-savoir-vivre-na-drodze_411804.html.

¹⁰ A. Krynicki, *Polskie drogi. Czy potraficie wyobrazić sobie sześćset stojących obok siebie trumien?* „Interia”, Czwartek, 10 listopada (13:00). <http://motoryzacja.interia.pl/raporty/raport-polskie-drogi/wiadomosci/news-polskie-drogi-czy-potraficie-wyobrazic-sobie-szeszset-stojac,nId,2291616>

¹¹ *Styl i kultura jazdy polskich kierowców*, op. cit., s. 1 i 10

¹² Ibidem, s. 12.

W obiegowych wyjaśnieniach powszechnych wykroczeń drogowych poprzestaje się zazwyczaj na podaniu doraźnych indywidualnych powodów, z których konieczność szybkiego dotarcia do celu stanowi deklarowaną przyczynę główną. W ankietach CBOS

Wśród przyczyn łamania przepisów drogowych najczęściej wymieniano pośpiech (46%). Jedyne 7% ankietowanych po prostu przyznaje, że lubi szybką jazdę. Z drugiej strony jedna piąta (20%) twierdzi, iż winne są również przepisy niedostosowane do realiów, niepotrzebnie nakładające zbyt duże ograniczenia prędkości. Kierowcy zatrzymujący się w miejscach niedozwolonych usprawiedliwiali się tym, że zbyt mało jest miejsc parkingowych i są zbyt drogie (8%). Jako przyczyny łamania przepisów wymieniano również konieczność dostosowania się do sytuacji panującej na drodze i obawy przed tworzeniem się korków, a także pewność siebie na dobrze znanej trasie. Niektórzy skarżyli się na opieszałość i zbyt wolną jazdę innych kierowców. Pojawiły się również odpowiedzi bardziej samokrytyczne: niektórzy przyznawali się do niedbalstwa i nieuwagi czy wręcz lenistwa i wygody, a inni – do brawury i poszukiwania emocji na drodze. Warto zauważyć, iż wykroczenia polskich kierowców nie wynikają z niezajomości przepisów – taką przyczynę wymieniali jedynie nieliczni (1%).¹³

Zadaje się, że pośpiech, niedostatek miejsc postojowych, drogie parkingi w wielu przypadkach nie są rzeczywistymi nieprzebraniem przepisów w ruchu drogowym, lecz jedynie usprawiedliwieniami, za którymi kryje się choćby działanie bez zastanowienia, nieliczenie się z innymi uczestnikami ruchu na drodze, lekceważenie ich, popisywanie się swoimi umiejętnościami w prowadzeniu pojazdu, junactwo, chojractwo, zuchwałość, ryzykanctwo, nieodpowiedzialność, brak rozsądku i rozwagi. Poza czynnikami natury indywidualno-psychologicznych, osobowościowych, wskazuje się na społeczno-kulturowe, w tym historyczno-kulturowe uwarunkowania dosyć powszechnego przekraczania przepisów ruchu drogowego, wśród których ukształtowany w polskiej kulturze brak respektu dla prawa stanowionego wysuwany jest na plan pierwszy. Niewątpliwie w pewnym zakresie tradycja ta daje o sobie znać w różnych sferach życia społecznego, podobnie jak czynniki psychiczno-emocjonalne, składające się na uformowany w przeszłych epokach polski standard osobowości. Składa się na niego pobudliwość emocjonalna Polaków wyzwalająca gwałtowne reakcje i wraz z nią frustrację prowadzącą do agresji, brak rozsądku, brak rozwagi, brak dyscypliny (samodyscypliny), nieroztropność, nieustępliwość, śmiałość i nieuzasadniona często pewność siebie, zaufanie do swoich umiejętności, której konsekwencją bywa nonszalancja, werwa, śmiałość, rezon, kontenans, animusz, fantazja i jej specyficzna nasza narodowa wersja ułańska fantazja, fason, arogancja, krewkość, porywczność, zadzierzystość, przebojowość, brawura, ryzykanctwo, hardość, odwaga na pokaz, narażanie się dla popisu, tupet, beczelność, buta, honorowość (honorność), bohaterszczyzna. Niektóre spośród nich są wymieniane przez uczestników ruchu drogowego doświadczających emocjonalnych reakcji kierowców.

Te cechy składać się mają – wedle różnych wypowiedzi badaczy i publicystów – na polski charakter narodowy, psychokulturowy wzór Polaka – jak wolałbym mówić, podkreślając jego kulturowe pochodzenie – bądź inaczej – narodowo-kulturowy standard

¹³ Ibidem, 1, 10, 11.

osobowości czy wzór osobowości kulturowej Polaka. Zdają się one rzeczywiście należeć do naszego tradycyjnego kulturowego wzoru „myślenia i uczucia”. Nad współczesnym postępowaniem Polaków niewątpliwie ciąży tradycja. Ona stanowi istotny ukryty czynnik determinacyjny również zachowań na drodze. Zastanówmy się tedy nad istotą tradycji, mechanizmem jej funkcjonowania i psychokulturowego oddziaływania.

Tradycja jako „ukryty” regulator zachowań ludzkich

Pojęcie tradycji używane jest przede wszystkim do opisu procesu kontynuacji, trwania i dynamiki (zmian) kultury. Jak informuje Edward Shils stosuje się je po to,

(...) aby opisać i wyjaśnić powtarzanie się struktur postępowania i wzorów myślenia w mniej więcej takiej formie przez kilka pokoleń lub przez dłuższy czas (...).¹⁴

Ogólnie rzecz biorąc w potocznym i naukowo-badawczym pojęciu tradycji występuje dwojakie jej rozumienie: (1) ujmując ją jako mechanizm, sposób czy proces przekazywania kultury, dziedziczenie kulturowe zwane często „transmisją międzypokoleniową” oraz (2) uznając ją za efekt, rezultat tegoż przekazywania, czyli „spuściznę kulturową” lub „dziedzictwo kulturowe”. Przekonuje o tym wiele definicji formułowanych przez badaczy i słownikowe objaśnienia. Przykładowo, wedle jednego ze słownikowych objaśnień tradycja to

przekazywanie z pokolenia na pokolenie obyczajów, poglądów, wierzeń itp.; obyczaje i wierzenia, poglądy itp. przekazywane z pokolenia na pokolenie.¹⁵

Zgodnie z innym określeniem tradycją jest

przekazywanie z pokolenia na pokolenie obyczajów, przekonań, zasad, wierzeń, sposobów myślenia i odczuwania, albo postępowania, wydarzeń z przeszłości traktowanych jako historia (choć niesprawdzalnych), umiejętności artystycznych albo rzemieślniczych itp., przekazywany przez przodków obyczaj, wierzenie, zasada.¹⁶

To rozróżnienie przyjmuje Jerzy Szacki, dodając jeszcze trzecie „podmiotowe” pojęcie tradycji, ograniczające ją do tej części kultury przeszłości, którą dana społeczność świadomie zamierza kontynuować.¹⁷ Kazimierz Dobrowolski, przedstawiciel etnologii i socjologii uważa, że tradycję stanowi to „co zostało przekazane” w procesie międzygeneracyjnej transmisji kultury.

Przez tradycję rozumiemy w zasadzie wszelką spuściznę, którą ustępujące generacje przekazują pokoleniom wchodzącym w życie.¹⁸

¹⁴ E. Shils, *Tradycja*, w: J. Kurczewska i J. Szacki (red.), *Tradycja i nowoczesność*, Spółdzielnia Wydawnicza „Czytelnik”, Warszawa 1984, s. 31.

¹⁵ J. Tokarski, (red.), *Słownik wyrazów obcych*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1971, s. 767.

¹⁶ W. Kopaliński, *Słownik mitów i tradycji kultury*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa 1985, s.1985, 1186.

¹⁷ J. Szacki, *Tradycja. Przegląd problematyki*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1971 (II wyd. Uniwersytet Warszawski, Warszawa 2011).

¹⁸ K. Dobrowolski, *Studia nad życiem społecznym i kulturą*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław – Warszawa – Kraków 1966, s. 77.

W tym rozumieniu mówi też o dziedzictwie kulturowym lub „podłożu historycznym”, które stanowi

(...) całokształt wszystkich wytworów kulturowych, które ogarniają wszystkie dziedziny działalności minionych generacji, nie wyłączając życia społecznego i ciążą w sposób mniej lub bardziej wyraźny na aktualnych zachowaniach żyjących pokoleń, względnie mogą wywierać na nie potencjalny wpływ.¹⁹

W ujęciu Stanisława Ossowskiego:

Na dziedzictwo kulturowe grupy społecznej składałyby się pewne wzory reakcji mięśniowych, uczuciowych i umysłowych, według których kształtują się dyspozycje członków grupy, ale żadne przedmioty zewnętrzne nie wchodziłyby w skład dziedzictwa.²⁰

W koncepcji Ludwika Krzywickiego tradycja w sensie dziedzictwa kulturowego to podłoże historyczne w węższym rozumieniu niż u Stanisława Dobrowolskiego. Zalicza do niego wyłącznie przekonania kulturowe konstytuujące poszczególne dziedziny kultury symbolicznej, instytucje społeczne oraz obowiązujący kulturowy wzór osobowości i sposoby wyrażania emocji, doznań, uczuć. Wymienia tedy jego następujące elementy:

Nasze zwyczaje i uprzedzenia, zasady i wierzenia, uczucia i temperament, w dalszym ciągu instytucje polityczne i prawne, poglądy moralne i estetyczne, wreszcie nasze systemy filozoficzne, wszystko to w rozwoju dziejowym tworzy zwartą kategorię podłoża historycznego.²¹

Ze swej strony ujmuję tradycję w kontekście społeczno-regulacyjnej koncepcji kultury,²² ujmującej kulturę ideacyjnie, świadomościowo inaczej mówiąc jako „rzeczywistość myślową”, konstytuowaną przez funkcjonujące w danej społeczności: 1) przekonania normatywne wyznaczające wartości do realizacji i 2) przekonanie dyrektywne określające sposoby i środki realizacji owych wartości. Przekonania te tworzą myślowe wzory kultury. Tradycja (dziedzictwo kulturowe) byłaby zatem zespołem przekonań normatywno-dyrektywalnych wygenerowanych we wcześniejszych stadiach rozwoju kultury (okresach historycznych, epokach kulturowych) funkcjonującym w następnym czy kolejnych okresach historycznych, w szczególności w kulturze współczesnej, regulując nadal zachowania członków danej społeczności. Tradycja jest zatem niezdezaktualizowaną kulturą przeszłości, stanowi „zastany materiał myślowy”, używając znanego wyrażenia Fryderyka Engelsa. Jeszcze rzecz ujmując tradycja czy dziedzictwo kulturowe to myślowe wzory kultury, sposoby myślenia, tworzące mentalność danej społeczności.

Mentalność jest tworem psychokulturowym, ufundowanym merytorycznie na kulturze zastanej. Jak powiada Alfred L. Kroeber: „Zawartość naszych umysłów jest produktem tradycji

¹⁹ K. Dobrowolski, *Studia z pogranicza historii i socjologii*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław – Warszawa – Kraków 1967, s. 9-10.

²⁰ S. Ossowski, *Więź społeczna i dziedzictwo krwi*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1966, s. 64.

²¹ L. Krzywicki, *Przeżytki*, w: L. Krzywicki, *Szkice socjologiczne*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1974, s. 181-182.

²² J. Kmita, *Późny wnuk filozofii. Wprowadzenie do kulturoznawstwa*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań 2007.

w najszerszym tego słowa znaczeniu”.²³ Mentalność konstytuują bowiem zinternalizowane przez członków określonej społeczności sądy kulturowe, mające różnorakie źródłowe pochodzenie historyczno-kulturowe, warunkujące ich sposób widzenia i przeżywania świata. Owe przekonania kulturowe głęboko zakorzenione w świadomości jednostek, respektowane są nieświadomie lub mgliście tylko uprzytamniane są przez jednostki, stając się w dużej mierze tzw. kulturą ukrytą. Istotą tradycji jest powielanie dotychczasowych wzorów kultury.

Jak głęboko uzależnieni jesteśmy od przeszłych uregulowań kulturowych pokazuje w sposób bardzo sugestywny i metaforyczny L. Krzywicki. Tradycja czyli podłoże historyczne w jego terminologii

Powstawało (...) w ciągu wieków. Jak w archiwum każda epoka pozostawiała tam coś w spadku. Czasy bardzo odległe istnieją rozproszone jako przeżytki, w sferze obyczajów i przesądów. Natomiast dzień wczorajszy występuje w całej rozciągłości, pęta nasze ruchy, powstrzymuje nasze dążenia, podyktowane przez dzisiejszy układ stosunków społecznych. Żyjemy otoczeni wiekami ubiegłymi, nimi skrępowani. W naszym własnym jestestwie, w naszej jaźni wewnętrznej, płaczą się nici zadziergnięte tam w duszy przez nieznanymi praojców. Gdybyśmy zechcieli zanalizować nasze czyny codzienne i pociągi, gdybyśmy poddali rozbirowi uprzedzenia, myśli i uczucia, lub rozejrzeli się we własnym otoczeniu i zapytali o początek zwyczajów i norm postępowania, to zrozumielibyśmy, jak dalece rządzą się nie własnym rozumem, lecz rozumem przodków. Cokolwiek twierdzono by o naszej niezależności, jesteśmy niewolnikami dziadów i pradziadów. Spoczęli oni od dawna w grobie, czas przetrwał i rozwił ich szczątki, lecz dzieło ich żyje: jako powijaki krępujące ręce i nogi nasze w niemowlęctwie, obezwładnia mózg ciężarem wiedzy niepotrzebnej jak nauka łaciny i greki (...). Wiąż zwyczajów i poglądów, stosunków i urzędów, nawyków i pociągów ogarnia nas i trzyma w posłuszeństwie.²⁴

Siła tradycji polega zatem na tym, że utrwalone w ludzkiej świadomości wzory kultury, determinują ludzkie zachowania w sposób bezrefleksyjny, można nawet orzec, że pozaświadomościowy, niejako, analogicznie do sposobu działania instynktu. Trwałość, stałość i systematyczność respektowania przekonań kulturowych przekształca je w „kulturę ukrytą”, które jako trwałe międzypokoleniowe wzory myślenia stanowią aprioryczne niejako przesłanki ujmowania świata oraz działania w rzeczywistości społeczno-kulturowej. Przyjrzyjmy się zatem teraz ogólnemu ukształtowanemu historycznie, tradycyjnemu wzorowi osobowości kulturowej Polaków, w tym zakresie w jakim może on być stymulatorem zachowania i emocjonalnego reagowania w sytuacjach drogowych.

Tradycyjny kulturowy standard osobowości Polaków

Aleksander Bocheński analizujący pewne elementy polskiego etosu w historycznym procesie formowania się, stwierdził między innymi:

„(...) bardzo poważny minus w modelu narzuconym przez romantyzm, minus, który mścić się będzie przez dziesiątki lat aż do chwili obecnej, to brak dyscypliny, pojętej zarówno jako opanowanie własnych uczuć przez kontrolę rozumu, jak i rezygnacja z własnego widzimisię wobec nakazu władzy.”²⁵

²³ A. L. Kroeber, *Istota kultury*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1975, s. 74.

²⁴ L. Krzywicki, op. cit., s. 182.

²⁵ A. Bocheński, *Rzecz o psychice narodu polskiego*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa 1986, s. 28.

Na brak karności w zachowaniach Polaków zwrócił już uwagę w XVII wieku francuski szlachcic Gaspar de Tende, używający nazwiska Hauteville, przebywający w Polsce za czasów panowania króla Jan Kazimierza. Stwierdził on, że „Polacy byłiby niewątpliwie narodem nie do pokonania, gdyby byli bardziej zdyscyplinowani”.²⁶ Niedyscyplinowanie szlachty polskiej to element jej wzoru kulturowego, którego źródłem – jak możemy przypuszczać – może być podkreślane przez wypowiedających się w kwestii charakteru nadmierna wolność szlachecka, „wybujała wolność” a właściwie samowola i anarchizm szlachty, nie znoszący żadnych zewnętrznych ograniczeń ze strony otoczenia społecznego we własnej egzystencji, żadnego instytucjonalnego przymusu prawnego. Zaobserwował to legat papieski Juliusz Ruggieri w drugiej połowie XVI wieku. Skonstatował tedy, że „Polacy (...) nie cierpią przymusu, i dlatego nie są zbyt ścisłymi przestrzegaczami praw, aczkolwiek te są nader łagodne i pobłażające”.²⁷ Jerzy (George) Brandes (Morris Cohen), duński pisarz, krytyk i historyk literatury także z grona podróżujących po ziemiach polskich, zauważył, że u polskiej szlachty, że „(...) własna ich wola, której jednakże zbywa na wytrwałości, jest dla nich najwyższym prawem”.²⁸

Niechęć do respektowania prawa i wręcz okazywanie tego, to nasza szczególna tradycja narodowa, która przetrwała do współczesności. Objawia się ona choćby zwykłym brakiem reakcji na obserwowane wykroczenia i przestępstwa, ale też i nierzadko agresywnymi zachowaniami wobec osób, które nie są obojętne wobec faktów naruszania prawa we własnym otoczeniu (np. niszczenia obiektów publicznej infrastruktury chronionej przez prawo), a często i wobec osób przestrzegających przepisów (np. jeżdżących zgodnie z przepisami ruchu drogowego). O różnego rodzaju przejawach działań manifestujących swoiście stosunek do prawa, pisał psychiatra Kazimierz Dąbrowski, wypowiadając się o polskim charakterze narodowym:

Polakom – wbrew szumnym deklaracjom – wcale nie chodzi o to, aby prawo umocnić w praktyce, aby go bronić, aby przeciwdziałać czynnie jego naruszaniu. Najczęstszą postawą jest w takich przypadkach obojętność. Widz z reguły nie ma ochoty ingerować w podobne sprawy, często zresztą sam ma skłonności do obchodzenia prawa w szerszym lub węższym zakresie. Mamy do zanotowania w naszym społeczeństwie mnóstwo zdumiewających faktów agresji w stosunku do zewnętrznego przejawu prawa, agresji takich jak niszczenie tablic zakazów i nakazów, jak umyślne i niepotrzebne przeciwstawianie się temu, co zabronione, jak brak okazywania pomocy organom prawa w ściganiu przestępcy, spontaniczne ukrywanie przestępcy, czy drobne nadużycia typu urwanie rośliny specjalnie ochraniających, niewykupywanie biletów tramwajowych, autobusowych itp.²⁹

²⁶ Hauteville, *Relacja historyczna o Polsce*, w: *Cudzoziemcy o Polsce. Relacje i opinie*. Wybrał i opracował Jan Gintel, Tom pierwszy wiek X-XVII, Wydawnictwo Literackie, Kraków 1971, s. 324.

²⁷ *Relacya o stanie Polski złożona papiężowi Piusowi V przez nuncyusza jego Juliusza Ruggieri, u dworu króla Zygmunta Augusta roku 1568*, w: *Relacye nuncyuszów apostolskich i innych osób o Polsce, od roku 1548 do 1690*, T. I, Księgarnia B. Behra, Berlin – Poznań 1864, s. 169.

²⁸ J. Brandes, *Polska*, w: *Cudzoziemcy o Polsce. Relacje i opinie*. Wybrał i opracował Jan Gintel, Tom drugi, wiek XVIII-XIX, Wydawnictwo Literackie, Kraków 1971, s. 552.

²⁹ K. Dąbrowski, *O charakterze narodowym Polaków*, „Regiony” 1992, nr 1, s. 113.

Nierozumne przejawy agresji to typowe zachowania dawnego szlacheckiego i chłopskiego sposobu emocjonalnego reagowania w różnych sytuacjach życia codziennego. Wynikały one najczęściej z wrażliwości, a nawet nadwrażliwości na „punkcie godności i honoru”, stąd jej łatwe obrażanie się, skłonność do gniewu, kłótniowość i awanturnictwo. Niektóre z nich są być może jeszcze składnikiem odległego słowiańskiego dziedzictwa. Ponad tysiąc lat temu, pod koniec X wieku żydowski kronikarz, kupiec i podróżnik Ibrahim ibn Jakub, że „Na ogół (biorąc), to Słowianie (są) skorzy do zaczepki i gwałtowni (...)”.³⁰ Kłótnie i awantury na drodze odzwierciedlają wzór reagowania naszych przodków w kolizyjnych sytuacjach życia codziennego, które ujawniają, że Polacy są „(...) skłonni do swarów i kłótni (...)”³¹, „(...) są skłonni do pieniactwa (...)”³², co widać było w „pełnych kłótniowości” obradach sejmu.³³ Niektórzy z obcokrajowców pisali nawet „o pladze pieniactwa” w społeczności szlacheckiej. Typowa dlań jest wysoka negatywna emocjonalność, wyrażająca się w tym, że szlachcice byli „(...) pochopnymi do gniewu o lada urazę lubo cokolwiek nie idzie po ich myśli (...)”.³⁴ Także u stanu chłopskiego „(...) niepoohamowana złość na równego stanem, gdyby go obraził – to znowu najważniejsze przywary ludzi tej klasy” – jak zaobserwował Johann Joseph Kausch w XVIII wieku. Przestrzegał zatem wszystkich obcokrajowców „Niechaj nikt się nie waży obrazić Piasta, nie ujdzie mu to bezkarnie”.³⁵ Wspomniany już George Brandes wywodzi, że u Polaków „(...) z szlachetnością łączy się pewna lekkomyślność, że są oni uparci, skłonni do swarów i kłótni (...)”.³⁶ Odnosząc historyczne opinie do współczesności Edmund Lewandowski stwierdza, że

Polacy są egocentrykami. W myśleniu, odczuwaniu i zachowaniu akcentują swoje znaczenie, racje, wolę, osobowość. W stosunkach społecznych wykazują małą wrażliwość na zasady współbrzmienia i sprawiedliwości. Egocentryzm oparty jest na pewnym infantyлизmie, wiąże się ze wzmożoną pobudliwością, drażliwością, nastrojowością oraz ambiwalencją i ambitendencją.³⁷

Z urzeczywistnieniem powyższego psychokulturowego wzoru Polaków spotykamy się często na polskich drogach. Są to przejawy agresji w stosunku do kierowców przestrzegających prawa w ruchu drogowym, słowne zaczepki, popędzanie klaksonem lub światłami jadących

³⁰ *Relacja Ibrahima ibn Jakuba z podróży do krajów słowiańskich*, w: *Cudzoziemcy o Polsce. Relacje i opinie*. Wybrał i opracował Jan Gintel, Tom pierwszy wiek X-XVII, Wydawnictwo Literackie, Kraków 1971, s. 3.

³¹ J. Brandes, op. cit., s. 552.

³² *Opis Polski przez Mons. Fulwiusza Ruggieri w roku 1565*, w: *Relacje nuncjuszów apostolskich i innych osób o Polsce, od roku 1548 do 1690*, T. I, Księgarnia B. Behra, Berlin – Poznań 1864, s. 127.

³³ P. H. Harring, *Wspomnienia z Polski Kongresowej*, op. cit., Tom drugi, s. 334.

³⁴ *Relacja o Polsce z roku 1575 przez posła Weneckiego Hieronima Lippomano*, w: *Relacje nuncjuszów...* op. cit., s. 252.

³⁵ J. J. Kausch, *Wiadomości o Polsce*, op. cit., s. 147 i 143.

³⁶ J. Brandes, op. cit., s. 522.

³⁷ E. Lewandowski, *Charakter narodowy Polaków i innych*, Wydawnictwo Literackie Muza SA, Warszawa 2011, s. 159.

z przepisową prędkością kierowców, którzy w ocenie niecierpliwych kierowców poruszają się zbyt wolno. Doświadczył tego niejeden z kierowców. Widzą oni, że

Ciężkie życie mają ci, nieliczni, którzy starają się jeździć zgodnie z przepisami. Narazają się na złe miny i obraźliwe gesty innych kierowców. Traktowani są jak frajerzy, zawalidrogi, łamagi.³⁸

Powoduje to często niemniej agresywne gesty popędzanych kierowców, wykonywanych w „zaciszu” własnych aut:

Według TNS OBOP 25% kierowców raz w tygodniu lub częściej spotyka się z sytuacją użycia klaksonu w celu przyspieszenia wykonania manewru. Badani deklarują, że w zderzeniu z niekulturalnym, agresywnym lub łamiącym przepisy ruchu drogowego kierowcą ich najczęstszą reakcją są przekleństwa (31%), wykonywanie gestów (27%). 27% pozostaje obojętnych.³⁹

Reakcje obu, by tak rzec stron, cechuje brak samokontroli, opanowania czy powściągliwości. Typowe są również: gwałtowność, pochopność w działaniu, niecierpliwość, nerwowość, pobudliwość, popędliwość, impulsywność, wybuchowość, porywczosć, zadzierzystość, złośliwość. To elementy tradycyjnego polskiego psychokulturowego wzoru, które ujawniają się w sytuacjach na drodze, podobnie jak: egoizm uczestników ruchu, samowola, brak odpowiedzialności i dyscypliny, lekkomyślność czy bezmyślność. Wywodzące się ze szlacheckiego etosu „umiłowanie wolności” sprowadzające się do wolnościowego indywidualizmu, dało w konsekwencji w tej klasie społecznej negowanie wszelkiego kodeksu obowiązków, anarchizm, sprzeciw wobec reprezentującej prawo władzy, lekceważenie porządku, ładu, który miałby ograniczać wolność jednostki, co znalazło odzwierciedlenie w stereotypie *polnische Wirtschaft*. Szlacheckiego źródła jest samowola, warcholstwo, brawura, pycha, skłonność do popisywania się, ryzykanctwo, nieobliczalność obecne na polskich drogach. To nasz „czerep rubaszny”. Rzadko ujawnia się w zbiorowości kierowców „dusza anielska”. Ta motywować winna do kultury jazdy.

Pojęcie kultury jazdy

W doniesieniach medialnych o wypadkach drogowych, podając ich przyczyny, apeluje się zazwyczaj o przestrzeganie przepisów ruchu drogowego i kulturę jazdy. Pojęcie „kultura jazdy” odwołuje się do tzw. wartościującego rozumienia kultury kwalifikującego ludzkie zachowania na pożądane lub niepożądane, pozytywne bądź negatywne ze społecznego punktu widzenia. Znajduje ono szczególnie odzwierciedlenie w obiegowych określeniach „człowiek kulturalny” i „człowiek niekulturalny”, „człowiek bez kultury (osobistej)”.

³⁸ A. Krynicki, op. cit.

³⁹ *Dobre maniery za kierownicą - jakie są zasady savoir-vivre na drodze*, 13.07.2014, godz. 12:22 Se.pl., http://superauto24.se.pl/porady/dobre-maniery-za-kierownica-takie-sa-zasady-savoir-vivre-na-drodze_411804.html.

Wyrażenia te, dokładniej rzecz ujmując, odwołują się do sfery obyczajów i moralności jako regulatorów stosunków międzyludzkich. Normy obyczajowe i moralne nakazują postępowanie mające „wzgląd na innych”, by relacje między ludźmi przebiegały harmonijnie bez powodowania zakłóceń i zdrażnień. „Wzgląd na innych” cechuje także regulacje prawne, np. przepisy kodeksu drogowego, które mają na celu umożliwienie sprawnego korzystania z dróg publicznych przez wszystkich ich użytkowników, zapewniające im bezpieczne dotarcie do celu. Ów „wzgląd na innych” skonkretyzowany do kierujących pojazdami stanowi cechę definicyjną pojęcia „kultury jazdy”. W przywołanych tu badaniach CBOS, ankietowani właśnie:

Zarzucają kierowcom, że jeżdżą agresywnie i nie liczą się z innymi uczestnikami ruchu drogowego – zarówno pieszymi, jak i zmotoryzowanymi.⁴⁰

Cechuje ich zatem „brak kultury jazdy”, nie spełniają oni warunku konstytuującego kulturę jazdy w oceniającym jej rozumieniu. „Nieliczenia się z innymi” najbardziej doświadczają na ulicach polskich miast i drogach piesi, jak wynika z badań CBOS:

Jako wskaźnik kultury jazdy kierowcy można również uznać jego zachowanie wobec pieszych. Ankietowanych zapytaliśmy, jak często, gdy czekali przed przejściem dla pieszych bez świateł, zdarzyło się, że jadący samochód zatrzymał się ustępując im pierwszeństwa. W świetle odpowiedzi na to pytanie polscy kierowcy nie są postrzegani najlepiej: prawie cztery piąte badanych (79%) twierdzi, że takie sytuacje mają miejsce rzadko lub nie zdarzają wcale.⁴¹

Chociaż zatrzymywanie się przed przejściem dla pieszych stało się z zasady dobrego obyczaju przepisem znowelizowanego kodeksu prawa o ruchu drogowym, nadal stanowi element kultury jazdy. Jest to zresztą przykład na to, że niektóre dobre obyczaje w ruchu drogowym zyskują status prawny, stają się obowiązkiem kodeksowym. Innym zachowaniem obyczajowym, które wkrótce będzie miało charakter prawny jest „jazda na zamek (na suwak)”, albowiem zgodnie z ostatnimi postulatami poselskimi, ustanowiony ma być znak nakazujący „jazdę na zamek” na określonych odcinkach dróg. Zarysowane tu pojęcie „kultury jazdy” obejmuje zatem wszelkie zachowania kierowców (i rowerzystów) wymagane przez prawo o ruchu drogowym i odpowiednie pożądane zachowania o charakterze obyczajowo-etycznym.

W przeprowadzonym badaniu socjologicznym (J. Grad, W. Kapustyński) wśród uczestników kursów prawa jazdy, prawidłowo odpowiedzieli oni na pytanie, że na kulturę jazdy składa się przestrzeganie przepisów ruchu drogowego i odpowiednie dobre obyczaje (grzeczność) na co dzień (tak – 96,2%; nie – 3,8 %) i że kultura jazdy to uprzejme zachowanie się na drodze (tak – 97,1 %; nie – 2,9 %). Chodzi jednak o takie zachowania obyczajowe (uprzejmość, grzeczność), które służyć mają usprawnieniu ruchu (np. jazda „na suwak”) i niepowodujące zagrożenia dla innych użytkowników drogi. Nie wszyscy ankietowani

⁴⁰ *Styl i kultura jazdy polskich kierowców*, op. cit., s. 14.

⁴¹ *Ibidem*, s. 7.

starający się okazywać uprzejmość innym uczestnikom ruchu zdają sobie sprawę z tego, że dobre obyczaje na drodze ustąpić muszą w każdej sytuacji zasadom bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Z zadowoleniem należy przyjąć odpowiedź zdecydowanej większości ankietowanych z naszych badań (72,4%), że względ na innych użytkowników drogi określa istotę „kultury jazdy”. „Względ na innych użytkowników drogi” wynikający z respektowania norm kodeksu drogowego i „zasad współżycia społecznego” zapewnić ma bezpieczeństwo własne i pasażerów oraz komfort jazdy kierowców. Tak rozumując, można uznać odpowiedzi, że w kulturze jazdy chodzi o „własny komfort” (9,5%) lub „bezpieczeństwo pasażerów” (27,6%). W intencji autorów badań chodziło jednak o „własny komfort” egoistycznie nastawionych kierowców, którzy zdają się uważać, że „kultura jazdy” obowiązuje innych, którzy winni ułatwiać im jazdę. Jeśli tak to zrozumieli respondenci, to względ na „bezpieczeństwo pasażerów” we własnym pojeździe wyodrębnia zbiorowość kierowców, którzy jeżdżąc bez pasażerów przejawiają liberalny stosunek do przepisów ruchu drogowego, w szczególności do ograniczeń prędkości. Przewożenie innych osób skłania ich do bardziej bezpiecznej jazdy.

Do pozytywnych zachowań kultury jazdy respondenci w badaniu CBOS zaliczyli ostrzeżenie się przed radarową kontrolą policyjną (ponad 60%) oraz podziękowanie gestem lub sygnałem świetlnym za ustąpienie drogi, dwie piąte (40%) uważa, że powszechny jest zwyczaj ułatwiania wyprzedzania, a jedna trzecia – wpuszczania pojazdów włączających się do ruchu.

Zgodzić się należy z respondentami, że brak reakcji na wszelkie zachowania kierowców na drodze wyrażające negatywną opinię o sposobie jazdy innego kierującego samochodem jest właściwym postępowaniem. Chodzi bowiem o to, by nie dawać powodu (pretekstu) eskalowania agresji, która może mieć dotkliwe konsekwencje dla obu stron i stwarzać zagrożenie w ruchu (utrata samokontroli własnych negatywnych emocji). Niektórzy kierowcy jakby oczekiwali zwrotnej reakcji i spotykając się ze zignorowaniem ich zachowania, czynią dalsze niepochlebne, wręcz obraźliwe gesty, co oczywiście jest wyrazem „czystej agresji”. Brak „odpowiedzi” na początkowe zachowanie uznają bowiem za lekceważenie własnej osoby, w szczególności swoich umiejętności w prowadzeniu samochodu (to wyraz pychy i nadwrażliwości na „punkcie honoru”) i orientacji w lokalnych warunkach ruchu.

W przytaczanych w niniejszym szkicu badaniach ankietowani wyrazili przekonanie, że przeważająca większość kierowców zna przepisy ruchu drogowego. Jeśli opinia ta jest trafna, odpowiada prawdzie, to oczywistym staje się wniosek, że źródłem zagrożeń dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest brak niski poziom kultury jazdy dużej liczby kierowców. Kultury jazdy, którą konstytuuje „względ na innych użytkowników drogi”, „liczenie się z innymi uczestnikami ruchu drogowego”. Sprowadza się to do respektowania prawa

i dobrych obyczajów, dobrych manier, czy uprzejmości w zbiorowości kierowców podczas jazdy.

Część II

Kultura jazdy w kontekście prawa o ruchu drogowym.

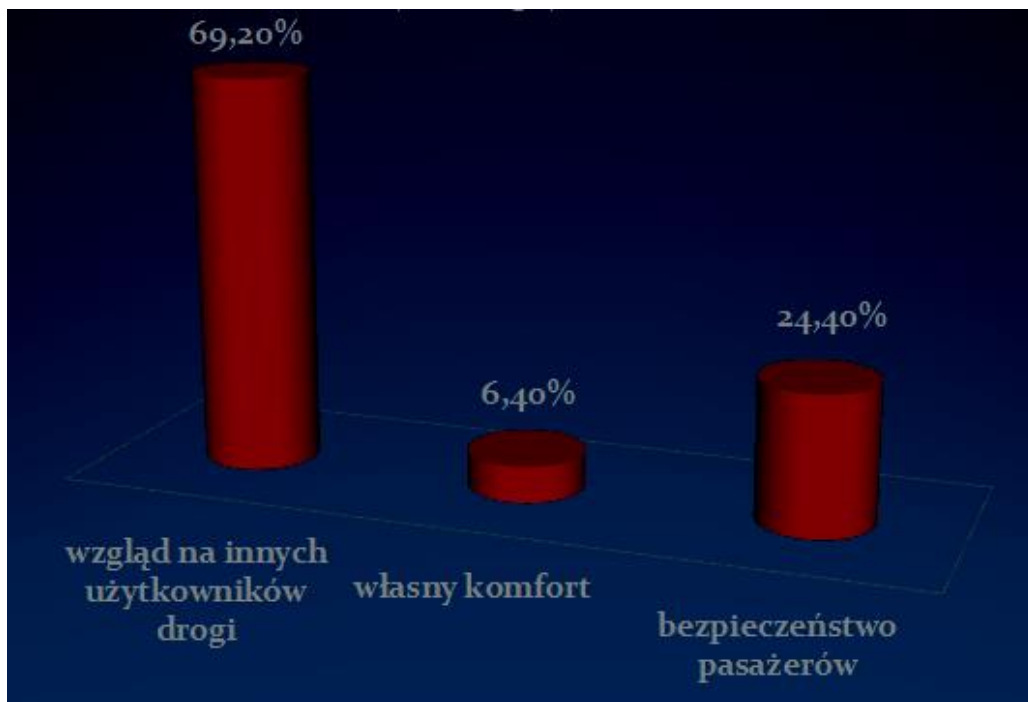
Interpretacja wyników badań własnych

Badania ankietowe przeprowadzone zostały w ośrodkach nauki jazdy wśród uczestników kursów oraz instruktorów nauki jazdy. Objęto nimi 200 osób, które wybrane zostały przypadkowo przez właścicieli ośrodków i wyraziły zgodę na udział w tych badaniach. Biorąc pod uwagę miejsce badań, zauważyć należy, że często brały w nich udział osoby młode, z małym, lub nawet brakiem doświadczenia w zakresie poruszania się po drogach. Grupa ankietowana, to również instruktorzy nauki jazdy posiadający stosowne przygotowanie oraz praktykę zawodową. Wyniki badań zostały przedstawione poniżej z ich procentowymi wynikami oraz niewielkim komentarzem, który – mamy nadzieję, że wywoła dyskusję wśród przedstawicieli środowisk społecznych zainteresowanych problematyką bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Wyniki badań ankietowych dotyczących kultury jazdy

1. Czy zgadzasz się z twierdzeniem, istotą (cechą definicyjną) kultury jazdy jest:

- a) wzgląd na innych użytkowników drogi (72,4%);*
- b) własny komfort (9,5%);*
- c) bezpieczeństwo pasażerów (27,6%).*



Ankietowani zdecydowanie uznali, że na drodze jest trochę więcej uczestników ruchu niż jeden znerwicowany kierowca, dlatego też ich zdaniem uwzględnienie obecności innej osoby na drodze jest ważne, a ponadto jest przejawem dobrego wychowania. Patrząc na to zagadnienie przez pryzmat litery prawa uznaje się, że wyrazem tego stanowiska są art. 3 i 4 ustawy prawo o ruchu drogowym. Zgodnie z art. 3 tej ustawy „Uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze obowiązani są zachować ostrożność, unikać wszelkiego działania, które mogło by spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę. Artykuł ten formułuje zasady natury ogólnej, którymi muszą kierować się uczestnicy ruchu drogowego, Należą do nich:

(1) zasada ostrożności, z której wynika, że do jej zachowania zobowiązani są wszyscy uczestnicy ruchu drogowego, zarówno osoby znajdujące się na drodze, jak również znajdujące się w pobliżu drogi. Obowiązek ten ma charakter powszechny i dotyczy wszystkich, którzy znaleźli się w opisywanych okolicznościach. Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 16 lipca 1976 roku VI KRN 135/76 (OSNKW 1976, nr 10-11, poz. 130) stwierdził, że każdy kierowca jest zobowiązany do prowadzenia pojazdu samochodowego z należytą starannością, a więc do przedsięwzięcia takich czynności, które zgodnie ze sztuką i techniką prowadzenia pojazdów samochodowych, są obiektywnie niezbędne do zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a także do powstrzymywania się od czynności, które mogły by to bezpieczeństwo zmniejszyć. Wiąże się z tym, między innymi obowiązek baczności i ciągłego obserwowania całej jezdni, zmniejszenia prędkości jazdy do bezpiecznej w warunkach

ograniczonej widoczności, rezygnacji z wykonywania manewrów w niesprzyjających warunkach drogowych.⁴²

(2) Zasada unikania wszelkiego działania lub zaniechania, które mogłyby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę. Zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu powstaje na ogół, gdy określona osoba nie przestrzega przepisów ruchu drogowego. Kodeks drogowy w wielu przepisach akcentuje dodatkowo konieczność określonego zachowania dla uniknięcia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, tak czyni w szczególności w art. 1ut. 2, art. 13 ust. 3, art. 18 ust. 2, art. 19 ust. 2 pkt 2, art. 22 ust. 6, pkt 4, art. 23 ust. 1 pkt 3a, art. 44 ust. 1pkt 1, art. 45ust. 1 pkt 3 i 6, art. 46 ust. 1, art. 54ust. 3, art. 65 c, d i g oraz art. 81 ust 1pkt 1a.⁴³

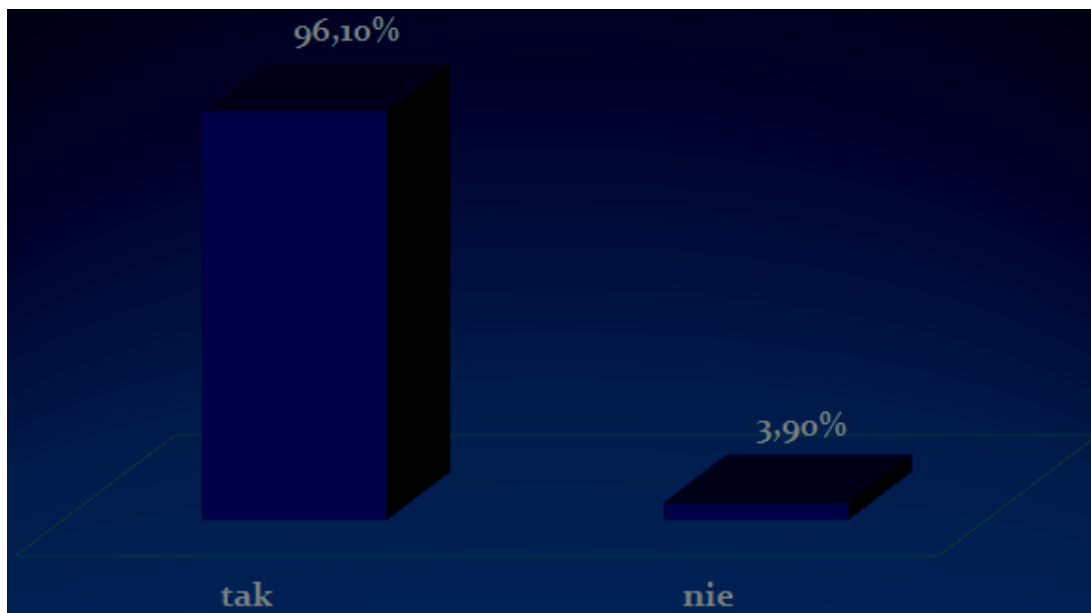
Druga podana zasada została określona w art. 4 ustawy, zgodnie z którą uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze mają prawo liczyć, że inni uczestnicy tego ruchu przestrzegają przepisów ruchu drogowego. Każdy kto uczestniczy w ruchu drogowym ma prawo uważać, że ze strony innych uczestników ruchu nie grozi mu niebezpieczeństwo. Z taką świadomością kierujący czy też pieszy dostosowuje swoje zachowanie do celu jaki sobie przyjął poruszając się po drodze. Są to ważne zasady ruchu drogowego, opisane w cyt. wyżej ustawie. W związku z powyższym uznać można, że zasady dobrego wychowania, jak też zasady określone w art. 3 i 4 kodeksu drogowego zmierzają w tym samym kierunku, w wielu przypadkach nie wykluczając się nawzajem.

2. Na kulturę jazdy składa się przestrzeganie przepisów ruchu drogowego i odpowiednie dobre obyczaje (grzeczność) na co dzień?

- a) tak (96,2%);*
- b) nie (3,8 %).*

⁴² S. Soboń, *Kodeks wykroczeń z komentarzem*, TWIGGER, Warszawa 2006, s. 84-86.

⁴³ *Ibidem*, s. 91.



W odniesieniu do odpowiedzi na powyższe pytanie stwierdzić należy, że nie zawsze przestrzegając przepisy ruchu drogowego możemy sobie pozwolić na kulturalne zachowanie. Taki stan rzeczy wynika z obowiązku przestrzegania norm określonych prawem i w tej sytuacji kierowca musi sztywno trzymać się ustalonych reguł. Jedynie powstrzymanie się od zbędnych gestów i agresywnych zachowań potwierdza kulturę jazdy kierującego. Co prawda przepisy prawa, regulujące zasady poruszania się po drogach nie powstały nagle, lecz w wyniku wieloletnich modyfikacji w całym XX wieku i ich pochodzenie należy wiązać z wcześniej tworzonymi przez grupy społeczne i państwowości normami etycznymi. Można więc powiedzieć, że zasady i obyczaje dały początek spisanim normom prawnym i obowiązek ich przestrzegania. Pomimo znacznego rozwoju społeczeństw kultura i obyczaje w wielu krajach są na tyle specyficzne, że budzą co najmniej konsternację wśród obywateli innych krajów. Na gruncie polskim spisane normy prawne generalnie w sposób wyraźny oddzielają zachowania (działania), które wiązać się będą z egzekwowaniem odpowiedzialności przez organy prawnie do tego powołane (w odniesieniu do popełnianych wykroczeń będą to m.in. policjanci, strażnicy gminni, pracownicy służby celnej) od zachowań objętych obszarem norm etycznych gdzie osoba je naruszająca naraża się na ocenę ze strony przedstawiciela danej grupy społecznej. Istnieją przy tym jednocześnie warunki odpowiedzialności za wykroczenie wywodzące się z ogólnie przyjętych zasad prawa. Podstawową z nich jest zasada *Nulla poena sine lege*, co w dosłownym tłumaczeniu oznacza, że nie ma kary bez przepisu prawa⁴⁴ to znaczy w chwili jego popełnienia czyn musi być określony w akcie prawnym o randze ustawowej, co jednocześnie wyłącza możliwość penalizacji tego typu zachowań w drodze aktu niższego rzędu

⁴⁴ J. Tokarski (red.), op. cit., s. 824.

(np. rozporządzeń). Dopuszczalne jest natomiast doprecyzowanie ustawowych znamion wykroczeń w akcie niższej rangi.⁴⁵ Cytowana zasada zawiera w sobie także postulat maksymalnej określoności czynów zabronionych jako wykroczenia, tj. takiego kształtowania ustawowych znamion poszczególnych typów wykroczeń, ażeby ustawowy zakaz i jego granice były czytelne przejrzyste, jasne dla adresata, tak aby możliwe było odróżnienie od siebie poszczególnych typów czynów zabronionych jako wykroczenia, oddzielenie wykroczeń od przestępstw i rozgraniczenie sfery czynów zabronionych od zachowań dozwolonych, zgodnych z prawem.⁴⁶ Tak więc zachowania zgodne z prawem będące przyjętymi i utrwalonymi w środowisku zwyczajami mogą być negatywnie oceniane przez grupę społeczną, lecz nie zawsze spotykają się z karą w wymiarze ustawowym. Zachowanie się człowieka musi być szkodliwe społecznie oraz niezgodne z obowiązującym prawem. Społeczna szkodliwość czynu to tzw. materialna treść wykroczenia, która oznacza społeczną rację karalności określonych zachowań jako wykroczeń i wyraża ujemną ocenę takiego czynu, jako niosącego naruszenie lub zagrożenie dla dóbr prawnie chronionych. Stopień społecznej szkodliwości jest podstawą podziału czynów zabronionych na przestępstwa i wykroczenia. Wykroczenie może wykazywać znikomy stopień społecznej szkodliwości, podczas gdy przestępstwem jest tylko taki czyn zabroniony, którego społeczna szkodliwość czynu jest wyższa niż znikoma. Różnica w zakresie materialnej treści przestępstwa i wykroczenia ma więc charakter ilościowy. Czyny stanowiące wykroczenia mają z założenia mniejszy ładunek społecznej szkodliwości. Społeczna szkodliwość jest kategorią stopniowalną. Wyznacznikiem natomiast domniemanego stopnia społecznej szkodliwości jest ustawowe zagrożenie. Ocena stopnia społecznej szkodliwości stanowi wypadkową przesłanek przedmiotowych i podmiotowych, wymienionych w art. 47§ 6 kw. Tak więc na społeczną szkodliwość składają się zarówno czynniki obiektywne, związane z samym czynem sprawcy (rodzaj i rozmiar szkody, sposób działania), jak i subiektywne (postać, zamiar, motywacja), a ogół tych czynników wyznacza właśnie stopień społecznej szkodliwości. Uznanie, że konkretny czyn nie zawiera w ogóle ładunku społecznej szkodliwości, pozwala na wyłączenie odpowiedzialności za wykroczenie, mimo że czyn ten formalnie może wypełniać jego ustawowe znamiona.⁴⁷ W tej sytuacji nie można mówić o karze, gdy prawo nie przewiduje takiego wykroczenia, ale jest normą po części czy też w pełni przyjętą w niej. W odniesieniu do ruchu drogowego będzie tu np. obowiązek używania świateł od świtu do zmierzchu. W Polsce jest to obowiązek ustawowy wynikający z art. 51 ust. 1 kodeksu drogowego („Kierujący pojazdem jest obowiązany używać świateł mijania podczas

⁴⁵ M. Mozgawa, M. Budyn-Kulik, P. Kozłowska Kalisz, M. Kulik, *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, LEX, Warszawa 2007, s. 18.

⁴⁶ *Ibidem*, s. 19.

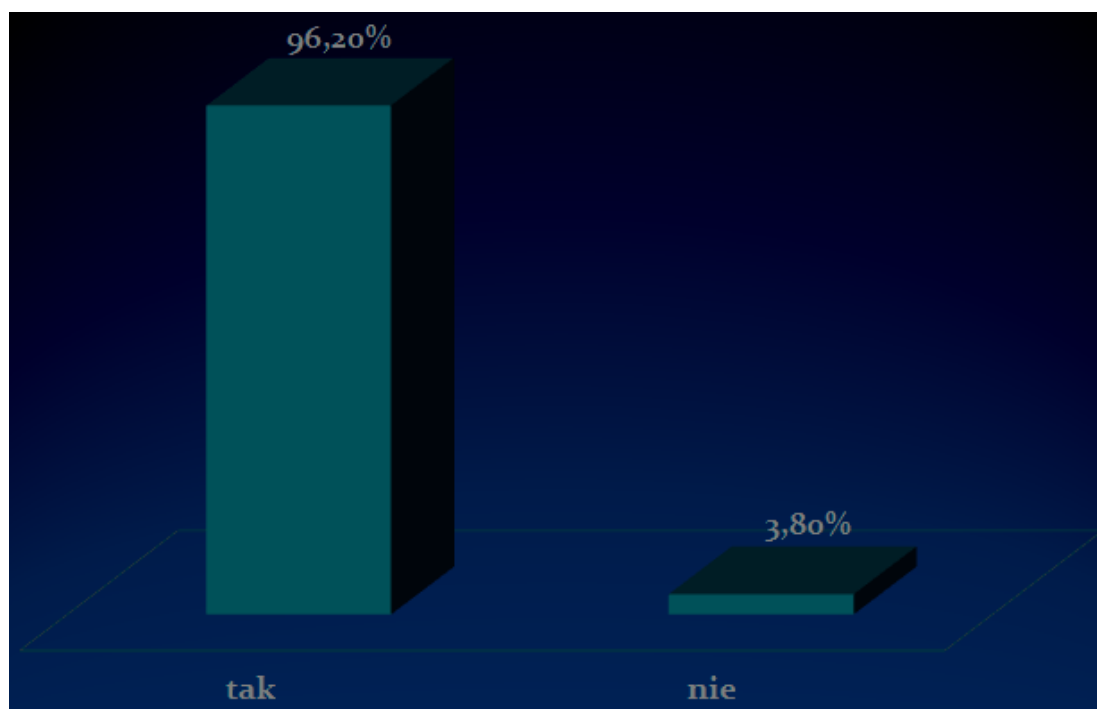
⁴⁷ *Ibidem*, s. 19-20.

jazdy w warunkach normalnej przejrzystości powietrza”), a np. w Niemczech zasada ta nie obowiązuje. Tak więc w przypadku, gdy nasz codzienny obowiązek używania świateł w pojeździe nie zostanie spełniony, to kierujący pojazdem będzie pociągnięty do odpowiedzialności za popełnione wykroczenie, natomiast w Niemczech takie postępowanie nie będzie miało żadnego znaczenia, ponieważ na gruncie prawa niemieckiego nie jest to czyn zabroniony. Innym przykładem jest obowiązek posiadania kamizelki odblaskowej w samochodzie osobowym, w Polsce jest to czynność profilaktyczna, natomiast np. w Austrii ich brak w pojeździe podczas kontroli drogowej, będzie wiązał się z odpowiedzialnością za niespełnienie w tym kraju ustalonego prawem wymogu. Przy czym przypadki, gdy formalnie dochodzi do popełnienia wykroczenia mogą nastąpić, gdy sprawca działał lub zaniechał działania, do którego był obowiązany. Wykroczenie bowiem uważa się za popełnione w miejscu, gdzie sprawca działał lub zaniechał działania, do którego był obowiązany, albo gdzie skutek nastąpił lub miał nastąpić.

3. Kultura jazdy to uprzejme zachowanie się na drodze?

a) tak (97,1%);

b) nie (2,9%).



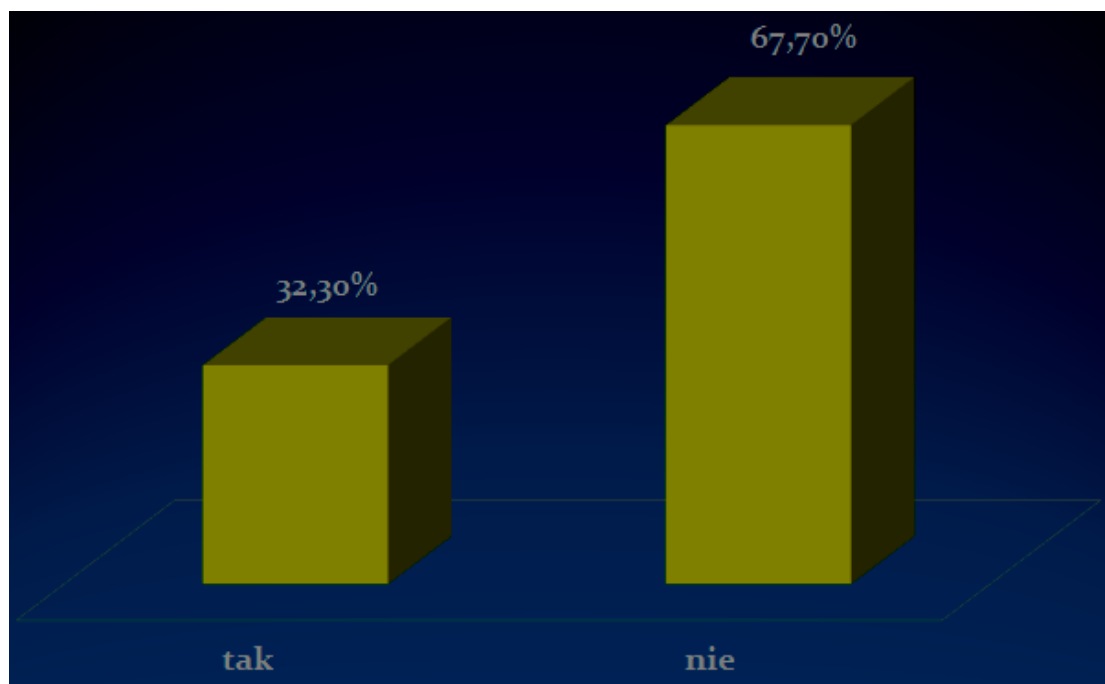
Niewątpliwie tak. Przy czym uprzejme zachowanie powinno przekładać się w szczególności na sposób reagowania na postępowanie innych uczestników ruchu z pominięciem agresji. Ważnym jest przy tym zachowanie wymogów wynikających z obowiązujących przepisów prawa, w taki sposób, aby normy społeczne i kulturowe nie

kolidowały z normami prawa. Uprzejmym jest bowiem „wpuszczenie” kierującego pojazdem z drogi podporządkowanej na drogę główną, ale nie ma to nic wspólnego z przepisami i zasadami ruchu oraz jego kierowaniem. Do uczestników ruchu drogowego kierowane są dyspozycje nakazujące im sposób zachowania się. Wynikają one przede wszystkim z przepisów ustawy, znaków drogowych lub z poleceń i sygnałów dawanych przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do kontroli. W zależności od sytuacji na drodze może być kierowana jedna lub więcej dyspozycji równocześnie.⁴⁸ Tak więc w warunkach ruchu drogowego uprzejme zachowanie nie wyklucza ewentualnej odpowiedzialności kierującego, czy też pieszego w przypadku naruszenia jednej z wymienionych dyspozycji (np. sytuacja gdy kierujący będący na drodze podporządkowanej, mający obowiązek udzielenia pierwszeństwa skorzysta z uprzejmości innego uczestnika ruchu, który „wpuszcza go na drogę główną” i dojdzie do zdarzenia drogowego).

4. Czy uprzejmość na drodze jest zawsze zgodna z zasadami bezpieczeństwa ruchu drogowego?

a) tak (37,5%) ;

b) nie (62,5%).



Różnica poglądów w tym zakresie wśród ankietowanych jest odzwierciedleniem codziennych sytuacji drogowych. W tym przypadku popieram osoby, które wyraziły opinię

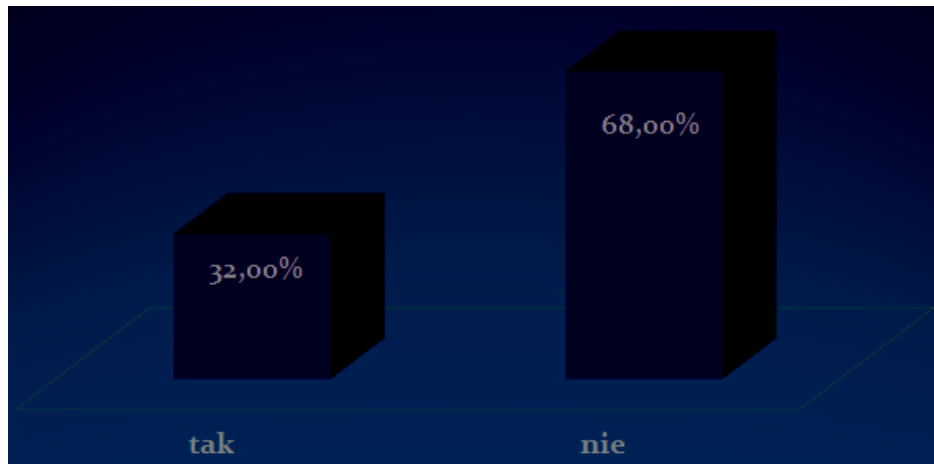
⁴⁸ S. Soboń, op. cit., s. 102.

negatywną. Niestety dla bezpieczeństwa uczestników ruchu ważniejsze będą zasady ruchu i ich przestrzeganie niż gesty poprawiające ich samopoczucie.

5. Czy uprzejme zjeżdżanie na pobocze samochodu, którego kierowca chce przepuścić auta śpieszących się kierowców jest dobrym rozwiązaniem?

a) tak (36,3%);

b) nie (64,7%).



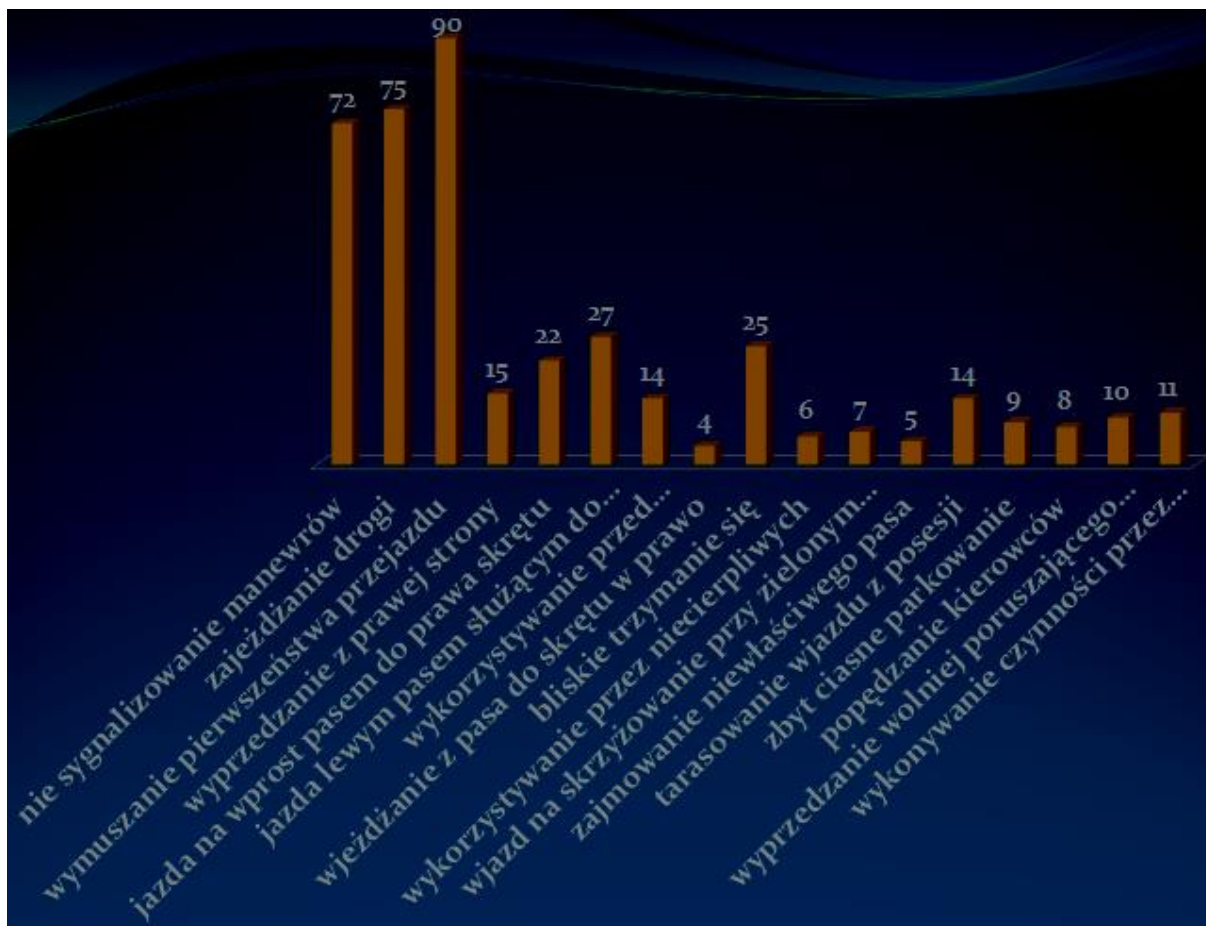
Z definicji zawartej w art. 1 ustawy prawo o ruchu drogowym wynika, że pobocze jest częścią drogi przyległą do jezdni, która może być przeznaczona do ruchu pieszych lub niektórych pojazdów, postoju pojazdów, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt. Tam też znajduje się definicja ustąpienia pierwszeństwa, według której jest to powstrzymanie się od ruchu, jeżeli ruch mógłby zmusić innego kierującego do zmiany kierunku lub pasa ruchu albo istotnej zmiany prędkości. Aby zachować warunki bezpieczeństwa kierujący wyprzedzając innego uczestnika ruchu, zgodnie z art. 24 ust. 2 cyt. kodeksu jest zobowiązany zachować szczególną ostrożność polegającą między innymi na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu się do warunków ruchu. Biorąc pod uwagę powyższe stwierdzić należy, że uprzejme zjeżdżanie na pobocze niesie za sobą pewne zagrożenia, których „uprzejmy kierowca” nie zawsze jest w stanie przewidzieć, są to ludzie zwierzęta, pojazdy a niekiedy zgubione przedmioty. Kierowca ten musi liczyć się jednocześnie z odpowiedzialnością za spowodowanie zagrożenia w ruchu drogowym, czy nawet wypadku drogowego. Opisywane zachowanie, to jest zjeżdżanie na pobocze często prowokuje innych kierujących do wyprzedzania w miejscach niebezpiecznych czy też „na trzeciego”, doprowadzając do zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W tej kwestii uznać należy za istotny pogląd, według którego czyn wyczerpujący znamiona wykroczenia o minimalnym stopniu społecznej szkodliwości nie traci cech wykroczenia. Ustalenie, że stopień społecznej szkodliwości wykroczenia jest znikomy, rzutuje co najwyżej

na rodzaj i rozmiar reakcji organu orzekającego w stosunku do obwinionego.⁴⁹ Tak więc w wymiarze oceny praktycznej każdy czyn wypełniający znamiona wykroczenia jest wykroczeniem bez względu na spojrzenie na ten problem przez osobę dopuszczającą się jego oraz poglądy populistyczne. Co w takim razie z tym uprzejmym zjeżdżaniem na pobocze? W odniesieniu do powyższej opinii niestety uprzejmość nie wchodzi w grę. Ponadto „przeciętny” kierujący pojazdem na drodze nie ma uprawnień do kierowania ruchem i wydawania poleceń, a co za tym idzie dopuszcza się naruszenia przepisów prawa. W tej kwestii jest sprawą oczywistą, że zasady ruchu określają przepisy, a nie dowolna ich interpretacja i stosowanie w praktyce.

6. Podczas jazdy samochodem często obserwuje się niewłaściwe zachowania kierowców i rowerzystów. Które z wymienionych niżej zachowań na drodze uważasz za najbardziej naganne? Wybierz trzy najważniejsze.

Niewłaściwe zachowania kierujących pojazdami poza tym, że powodują różne reakcje wśród uczestników ruchu to również zagrażając bezpieczeństwu mogą spodziewać się represji. Każde bowiem negatywne zachowanie ma swoje umocowanie w przepisach prawa. Spoglądając na to zagadnienie z punktu widzenia przepisów prawa o ruchu drogowym oraz prawa wykroczeń uznać należy, że w sposób właściwy zostały spenalizowane obszary niewłaściwych zachowań kierujących pojazdami oraz pieszych. Co w takim razie powoduje powstawanie zagrożenia na drodze? Czy jest to brak wiedzy o przepisach prawa, lekkomyślność, a może bagatelizowanie ewentualnej odpowiedzialności w przypadku reakcji ze strony przedstawicieli służb kontrolnych. W swoich odpowiedziach osoby ankietowane wskazały ich zdaniem najbardziej niewłaściwe zachowania uczestników ruchu, wśród których w pierwszej kolejności wymienili wymuszenie pierwszeństwa, zajeżdżanie drogi oraz niesygnalizowanie manewrów. Wszystkie trzy opisywane przypadki, rozpatrując je w kategorii prawa są wykroczeniami, przy czym dwa pierwsze powodują znaczne zagrożenie w ruchu drogowym, a ich skutkiem w wielu sytuacjach może być spowodowanie wypadku drogowego, którego następstwem jest uszkodzenie ciała lub zgon uczestnika ruchu. O ile przypadek trzeci (niesygnalizowanie manewrów jest w rozumieniu prawa wykroczeniem formalnym) to jednak również przyczynia się do wzrostu zagrożenia w ruchu, a wśród jego uczestników budzi na ogół konsternację lub zdenerwowanie.

⁴⁹ M. Mozgawa, M. Budyn-Kulik, P. Kozłowska Kalisz, M. Kulik, op. cit., s. 20.



a) nie sygnalizowanie manewrów (48,1%).

Zgodnie z artykułem 22, ust.1 pkt 5 prawa o ruchu drogowym kierujący pojazdem jest obowiązany zawczasu i wyraźnie sygnalizować zamiar zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu oraz zaprzestać sygnalizowania niezwłocznie po wykonaniu manewru. Niestosowanie się do tej zasady spełnia znamiona wykroczenia i może spotkać się z represją. Przepisy wymagają więc, aby sygnalizacja była realizowana w fazie zamiaru wykonania manewrów, a nie w fazie ich wykonywania (czyli „jednoczesny” ruch kierownicy i kierunkowskazu), oraz aby była dokonana zawczasu i wyraźnie, co znajduje potwierdzenie w teorii prawa. Zawczasu oznacza, że kierujący musi sygnalizować swój zamiar z odpowiednim wyprzedzeniem czasowym. Musi uwzględnić przy tym prędkość jadących pojazdów oraz odległość do miejsca, w którym rozpocznie wykonywanie danego manewru. Nie może więc rozpocząć sygnalizowania zamiaru skręcania tuż przed jego wykonaniem, lecz powinien to czynić co najmniej kilkanaście metrów jazdy na pasie ruchu, z którego skręca. Natomiast wyraźnie oznacza, że kierujący musi

sygnalizować przez taki czas, aby jego zamiar był dla innych kierujących czytelny i oczywisty.⁵⁰

b) zajeżdżanie drogi (57,4 %).

Zachowanie takie nie jest zdarzeniem samoistnym, lecz występuje najczęściej podczas wykonywania różnych manewrów pojazdem w czasie ruchu. Zaliczyć do nich niewątpliwie należy: 1) zmianę kierunku jazdy, 2) zmianę pasa ruchu, 3) wymijanie, 4) omijanie, 5) cofanie, 6) wyprzedzanie. Odnosząc się do aspektów prawnych tego zagadnienia stwierdzić należy, że wykonywanie opisywanych wyżej manewrów wymaga zachowania szczególnej ostrożności. Podejmując decyzję o wykonaniu każdego z wyżej opisanych wymaga często wjazdu na pas ruchu, na którym ruch innych pojazdów się odbywa. Zdaniem przedstawicieli doktryny prawa są to sytuacje powodujące konieczność spowodowania przecięcia kierunku jazdy pojazdów. Kodeks drogowy wymaga więc aby przy wykonywaniu tych manewrów kierujący zachował szczególną ostrożność. Przede wszystkim, nie może on zjechać drogi innym kierującym. Zajeżdżanie drogi następuje zawsze, gdy pojazd wjedzie przed nadjeżdżający z tyłu lub przeciwka inny pojazd, którego kierujący został zmuszony do nagłego hamowania lub wykonania innych manewrów w celu uniknięcia zdarzenia.⁵¹

c) wymuszenie pierwszeństwa przejazdu (66 %).

Tak jak zajeżdżanie drogi, tak również wymuszenie pierwszeństwa przejazdu następuje podczas wykonywania różnego rodzaju manewrów. Sytuacje te mogą być następstwem zachowań patologicznych. Naruszenie zasad bezpieczeństwa na ogół wystąpi podczas:

(1) zawracania, tj. manewru skrętu w celu jazdy pojazdem w przeciwnym kierunku. Manewr ten jest zabroniony w sytuacji, kiedy takie zachowanie uczestnika ruchu może zagrozić bezpieczeństwu ruchu lub ruch ten utrudnić. Poza opisaną sytuacją zawracanie może być z zabronione znakami drogowymi (zakaz skrętu w lewo lub zakaz zawracania).

(2) zmiany pasa ruchu, to jest manewru, którego każdy kierowca wykonuje niezwykle często, co powoduje, że wpada w rutynę uznając to za zwykły element poruszania się po drodze. To że zjeżdżamy na drugi pas ruchu wcale nie oznacza, że jesteśmy sami. Chociaż jest to prosty manewr, w szczególności z wyznaczonymi pasami ruchu, ale wykonywany przy różnych warunkach drogowych (pogoda, natężenie ruchu) czy też wykonywany przez kierowcę o braku wyobraźni powodującego nieprzewidziane sytuacje. Przy zmianie pasa ruchu kierujący jest obowiązany spełnić zawsze dwa warunki. Pierwszy zobowiązuje go jak zawsze do zachowania szczególnej ostrożności, a drugi do ustąpienia pierwszeństwa przejazdu pojazdowi jadącemu

⁵⁰ S. Soboń, op. cit., s. 166.

⁵¹ Ibidem, s. 162.

po pasie ruchu, na który zamierza wjechać oraz wjeżdżającemu na ten pas z prawej strony.⁵² Pamiętać jednak należy, że poza szczególną ostrożnością ze strony wykonującego manewr niezbędne jest taktowne zachowanie innych uczestników ruchu, gdyż poza zasadą ograniczonego zaufania pozostają jednak w tej sytuacji również „dobre gesty” oraz kultura postępowania, ponieważ każdemu zdarzyć się może błąd nieistotny (nie dotyczy to oczywiście wymuszających umyślnie zmianę pasa ruchu).

(3) wymijania, omijania lub cofania, gdzie zasady postępowania w tym zakresie uregulowane zostały w art. 23.1., z których wynika, że podczas wykonywania tych manewrów w odniesieniu do wymijania lub omijania zachować należy bezpieczny odstęp, a w razie potrzeby zmniejszyć prędkość. W odniesieniu natomiast do cofania ustąpić pierwszeństwa innemu pojazdowi lub uczestnikowi ruchu i zachować szczególną ostrożność. Manewry te z pozoru proste mogą powodować znaczne zagrożenie bezpieczeństwa uczestników ruchu. Wystąpią one niewątpliwie w przypadku ignorowania opisanych zasad przez osoby pozbawione wyobraźni. Omijanie pojazdów lub innych przeszkód znajdujących się na jezdni poza aspektem technicznym (odstępu) odnosi się również do nieprzewidzianych sytuacji drogowych, w tym w szczególności wtargnięcia pieszego z za stojącego pojazdu lub przeszkody. Wśród opisywanych manewrów jest także cofanie. Przy cofaniu spełnione muszą być pewne warunki. Kierujący wykonujący ten manewr jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz ustąpić pierwszeństwa innemu pojazdowi lub uczestnikowi ruchu. Przepisy wymagają, aby wykonywanie manewru było poprzedzone odpowiednią oceną sytuacji na drodze i wokół pojazdu. W ramach tego musi on przede wszystkim sprawdzić czy wykonywany manewr nie spowoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub jego utrudnienia oraz upewnić się, czy za pojazdem nie znajduje się jakaś przeszkoda. Jeżeli będzie miał trudności w ocenie sytuacji, ma obowiązek zapewnić sobie pomoc innej osoby.⁵³

(4) wyprzedzania. Wyprzedzanie jest jednym z najniebezpieczniejszych manewrów w ruchu drogowym. Kierujący pojazdem, który chce wyprzedzić inny pojazd, musi najczęściej korzystać z lewej strony jezdni przeznaczonej dla przeciwnego pasa ruchu. Jazda „pod prąd” jest więc wyjątkowo niebezpieczna. Nieco mniej niebezpieczne jest wyprzedzanie na jezdniach wielopasmowych, pomimo że i tam manewr połączony jest ze zmianą pasa ruchu. Trzeba podkreślić, że warunki ruchu na wielu drogach nie zawsze umożliwiają bezpieczne wykonanie tego manewru.⁵⁴ Bezpieczne wykonanie manewru wymaga bezwzględnego przestrzegania zasad dla niego określonych. Wyprzedzanie połączone ze zmianą pasa ruchu przebiega w kilku fazach. W fazie pierwszej następuje przygotowanie do wykonania manewru, w tym ocena

⁵² Ibidem, s. 165.

⁵³ Ibidem, s. 171.

⁵⁴ Ibidem, s. 173.

sytuacji na drodze (widoczności, rozmieszczenia pojazdów, przeszkód oraz innych uczestników ruchu, t. j. pieszych i rowerzystów). Kierujący ma również obowiązek dokonania oceny sytuacji wokół pojazdu i jego najbliższego otoczenia. Obowiązkiem jego jest upewnienie się czy kierujący jadący za nim nie rozpoczął wyprzedzania, a kierujący jadący przed nim na tym samym pasie ruchu nie zasygnalizował zamiaru wyprzedzania innego pojazdu, zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu. W fazie drugiej następuje przejazd obok pojazdu wyprzedzanego z prędkością pozwalającą na maksymalne skrócenie czasu przebywania na lewej stronie jezdni.⁵⁵ Manewr wyprzedzania wykonywany bez uwzględnienia opisanych zasad może powodować nieprzewidziane następstwa. W przypadku wyprzedzania będzie to dotyczyć sytuacji jazdy „na trzeciego” popularnej wśród polskich kierowców. Swego czasu na potrzeby pasażerów promów odbywających podróże w ramach turystyki w Szwecji przygotowano ulotkę zawierającą informacje o typowych zagrożeniach na drogach tego kraju i w Polsce. W odniesieniu do dróg szwedzkich były to łośie, a w odniesieniu do dróg polskich właśnie jazda „na trzeciego”. Takie zachowanie, to jest jazda „na trzeciego” przy wyprzedzaniu zawsze będzie zwiększać zagrożenie powstania wypadku o tragicznych skutkach, gdyż następuje kumulowanie się dwóch prędkości zbliżających się pojazdów. Opisany manewr jest jeszcze niebezpieczniejszy w warunkach nocnych.

(5) jeździe przez skrzyżowanie (przecinanie się kierunków ruchu). Wszędzie tam, gdzie przecinają się kierunki ruchu co najmniej dwóch jadących pojazdów, względy bezpieczeństwa wymagają ustalenia jednoznacznych zasad określających pierwszeństwo jednego z nich. Zasada pierwszeństwa przejazdu określa więc, który z pojazdów ma pierwszeństwo w określonej sytuacji, a który go ustępuje.⁵⁶ Jak w wielu sytuacjach, również w tym przypadku niezbędne jest zachowanie szczególnej ostrożności podczas zbliżania się do skrzyżowania (odpowiednia prędkość, ocena pierwszeństwa przejazdu, dobra widoczność), jak też obserwowanie zachowań innych uczestników ruchu drogowego. W sposób jednoznaczny opisane to zostało w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 30.05.1995 r. U III KRN 20/95 (OSNKW 195 nr 11-12 , poz. 84), z którego wynika ,że poruszanie się drogą z pierwszeństwem przejazdu nie zwalnia kierującego pojazdem zbliżającym się do skrzyżowania od zachowania szczególnej ostrożności. Podczas wykonywania opisanych manewrów zawsze pamiętać należy o rozsądku oraz poszanowaniu życia i zdrowia innych uczestników ruchu.

d) wyprzedzanie z prawej strony (13,2).

Manewr wyprzedzania z zasady powinien odbywać się z lewej strony wyprzedzanego pojazdu. Od zasady wyprzedzania z lewej strony są trzy wyjątki. Przewidują one wyprzedzanie

⁵⁵ Ibidem, s. 175.

⁵⁶ Ibidem, s. 178.

z prawej strony wyprzedzanego pojazdu lub uczestnika ruchu. Pierwszy dotyczy pojazdu szynowego. Pojazd ten może być wyprzedzany tylko z prawej strony, chyba że położenie torów uniemożliwia takie wyprzedzanie lub następuje to na drodze jednokierunkowej. W drugim przypadku odnosić się będzie do sytuacji gdzie uczestnik ruchu sygnalizuje zamiar skrętu w lewo, natomiast w trzecim będzie dotyczył odcinka drogi z wyznaczonymi pasami ruchu na jezdni jednokierunkowej oraz jezdni dwukierunkowej, jeżeli co najmniej dwa pasy ruchu na obszarze zabudowanym lub trzy pasy ruchu poza obszarem zabudowanym są przeznaczone do jazdy w tym samym kierunku.⁵⁷ Mając na uwadze powyższe zasady stwierdzić należy, że wszelkie inne przypadki wyprzedzania z prawej strony są nieuprawnione, a co za tym idzie nie tylko mogą powodować zagrożenie w ruchu drogowym, ale również spotykać się z negatywną oceną ze strony innych uczestników ruchu jak również egzekwowaniem prawa przez osoby do tego uprawnione.

e) jazda na wprost pasem do prawo skrętu (17%).

Takie zachowanie nawiązuje do naruszenia zasady unikania wszelkich działań niepożądanych. Zgodzić się należy z opinią specjalistów z dziedziny prawa o ruchu drogowym, z której wynika, że uczestnicy ruchu drogowego, osoby znajdujące się na drodze i osoby znajdujące się w pobliżu drogi są obowiązani unikać wszelkiego działania lub zaniechania, które mogłyby spowodować:

- zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu,
- utrudnianie ruchu,
- zakłócenie w związku z ruchem spokoju lub porządku publicznego,
- narażenie kogokolwiek na szkodę.⁵⁸

Wystąpienie zagrożenia bezpieczeństwa na drodze jest na ogół następstwem niewłaściwych zachowań i nieprzestrzegania przepisów, których lekceważenie powoduje powstawanie wypadków i kolizji drogowych.

f) jazda lewym pasem służącym do wyprzedzania (23,6%).

Zachowanie to koresponduje z postępowaniem opisanym powyżej.

g) wykorzystywanie przed skrzyżowaniem pasa do „lewoskrętu” przy jeździe na wprost i „wpychanie się” w kolejkę pojazdów oczekujących na wjazd, na skrzyżowanie (11,3 %).

Przyjąć należy, że opisywane zachowanie wiąże się z mylną interpretacją pojęcia omijania prowadzącego się do dwukrotnej zmiany pasa ruchu i powrotu na poprzednio zajmowany pas ruchu.⁵⁹

⁵⁷ Ibidem, s. 174.

⁵⁸ Ibidem, s. 90.

⁵⁹ Ibidem, s. 169.

h) wjeżdżanie z pasa do skrętu w prawo przed autą stojące na pasie do jazdy na wprost (3,8 %).

Zachowanie to nawiązuje do opisanej wyżej zasady unikania wszelkich działań niepożądanych oraz problematyki omijania pojazdu.

i) „bliskie trzymanie się” poprzedzającego pojazdu, czyli tzw. jazda na zderzak (21,7 %).

Zgodnie z art. 19 ust. 2, pkt 1, ppkt 3 ustawy prawo o ruchu drogowym, kierujący pojazdem jest obowiązany utrzymywać odstęp niezbędny do uniknięcia zderzenia w razie hamowania lub zatrzymania się poprzedzającego pojazdu. Przepis ten nie precyzuje „w metrach” opisywanej odległości poza przypadkiem jazdy w tunelach o długości powyżej 500 m, gdzie w zależności od jego rodzaju wynosi ona 50- 80 m. Rozwiązanie to nie jest do końca skuteczne, a zwłaszcza na autostradach i drogach szybkiego ruchu, gdzie odległość od poprzedzającego pojazdu z uwagi na panujące tam prędkości ma szczególne znaczenie. W wielu państwach przyjęto w tym zakresie odmienne niż w Polsce reguły dla ruchu na autostradach (np. Niemcy, Francja, Austria). Tam odległości między pojazdami zostały ustalone a ich przestrzeganie jest kontrolowane przez uprawnione służby.

j) wykorzystywanie przez niecierpliwych kierowców drogi dla pieszych lub pobocza dla ominięcia „korka” na drodze (5,7%).

Zapewne niecierpliwi kierowcy mylą prawną definicję drogi z pojęciem ogólnym odwołującym się do miejsca poruszania się pojazdów. Zgodnie bowiem z art. 2 ustawy prawo o ruchu drogowym droga jest wydzielonym pasem terenu składającym się z jezdni, pobocza, chodnika, drogi dla pieszych lub drogi dla rowerów, łącznie z torowiskiem, pojazdów szynowych znajdującym się w obrębie tego pasa, przeznaczony do ruchu lub postoju pojazdów, ruchu pieszych, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt. Jeżeli naruszający przepisy w opisywanych sytuacjach wolą utożsamiać się z rycerzami i pędzą swoimi „rumakami” w sposób nieprzewidywalny, to przed organami egzekwującymi prawidłowe zachowania kierujących pojazdami jest jeszcze bardzo wiele pracy.

k) wjazd na skrzyżowanie przy zielonym świetle sygnalizacji, w sytuacji widocznego braku możliwości kontynuowania jazdy za skrzyżowaniem (5,7%).

Problematyka przecinania się kierunków ruchu opisana została w oddziale 7 ustawy prawo o ruchu drogowym. Zgodnie z art. 25 tej ustawy wszyscy kierujący pojazdami zbliżając się do skrzyżowania są obowiązani do zachowania szczególnej ostrożności oraz nie mogą wjeżdżać na skrzyżowanie, jeżeli na nim lub za tym skrzyżowaniem nie ma miejsca do kontynuowania jazdy. W tej sytuacji, gdy kierujący postąpi inaczej, to oznaczać będzie, że nie zna regulacji prawnych w tym zakresie lub ignoruje określone zasady ruchu drogowego.

l) zajmowanie niewłaściwego pasa ruchu przed skrzyżowaniem, w sytuacji, kiedy pasy te nie są wyznaczone (4,7 %).

Zmiana pasa ruchu jest traktowana przez wielu kierujących pojazdami jako manewr prosty polegający na przejechaniu z jednego na drugi pas. Przy czym trudności zaczynają się w przypadku gdy pasy ruchu nie zostały wyznaczone, a kierujący podejdu do wykonania manewru w sposób niedbały lub nonszalancki. Zmiana pasa ruchu zobowiązuje kierującego do spełnienia warunku zachowania szczególnej ostrożności oraz ustąpienia pierwszeństwa pojazdowi jadącemu po pasie ruchu, na który zamierza wjechać oraz wjeżdżającemu na ten pas z prawej strony.⁶⁰

l) tarasowanie wyjazdu z posesji, bramy, parkingu, miejsc postojowych czy z ulicy 11,3%).

Artykuł 49 ustawy prawo o ruchu drogowym w ustępie 2 zabrania postoju w miejscu utrudniającym wjazd lub wyjazd, w szczególności do i z bramy, garażu lub wnęki postojowej oraz w sytuacji gdy utrudnia to dostęp do innego zaparkowanego pojazdu. Działanie wbrew normie prawnej wiązać się będzie z odpowiedzialnością za popełnione wykroczenie, a z drugiej strony zawsze powoduje zdenerwowanie wśród właścicieli parkowanych pojazdów.

m) zbyt ciasne parkowanie lub parkowanie zajmujące zbyt dużo miejsca (7,5 %).

n) „popędzanie” kierowców przy użyciu świateł drogowych lub klaksonu (6,6 %).

Kierujący pojazdami nie są uprawnieni do kierowania ruchem a co za tym idzie także do wydawania poleceń lub sygnałów, to przepisy o znakach i sygnałach drogowych określają rodzaje poleceń i sygnałów, natomiast przepisy dotyczące kierowania ruchem oraz kontroli ruchu drogowego określają sposób ich wydawania i warunki, w jakich ma to miejsce.⁶¹

o) wyprzedzanie wolniej poruszającego się auta i ostentacyjne hamowanie tuż przed nim po wjeździe na „jego” pas (8,5 %)

Ten problem wiąże się nierozdzielnie z pojęciem „prędkość pojazdu”. Na co dzień prędkość kojarzy się przede wszystkim z nadmierną prędkością jako główną przyczyną zagrożeń w ruchu drogowym. Zapomina się natomiast, że w art. 19 ust. 2 ustawy prawo o ruchu drogowym określono, że kierujący pojazdem jest obowiązany jechać z prędkością nieutrudniającą jazdy innym kierującym, tak więc zgodzić się należy z poglądem, że nie można jechać zbyt wolno tam, gdzie warunki ruchu pozwalają na jazdę z większą prędkością i kierujący innymi pojazdami korzystają z takiej możliwości. Jazda powolna może być więc w niektórych sytuacjach niebezpieczna, ponieważ kierujący innymi pojazdami usiłują wówczas wyprzedzić taki pojazd,

⁶⁰ Ibidem, s. 9 i 164.

⁶¹ Ibidem, s. 107.

a to niekiedy może być wyjątkowo trudne i niebezpieczne miejsce.⁶² (Takie zachowanie wiąże się bezpośrednio z art. 90 kodeksu wykroczeń (tamowanie lub utrudnianie ruchu na drodze) i może skutkować nałożeniem mandatu karnego na kierującego, który dopuszcza się opisywanego wykroczenia. Nie jest przy tym bez znaczenia irytacja innych uczestników ruchu drogowego w związku z takimi sytuacjami drogowymi.

r) wykonywanie czynności przez kierującego, które rozpraszają jego uwagę

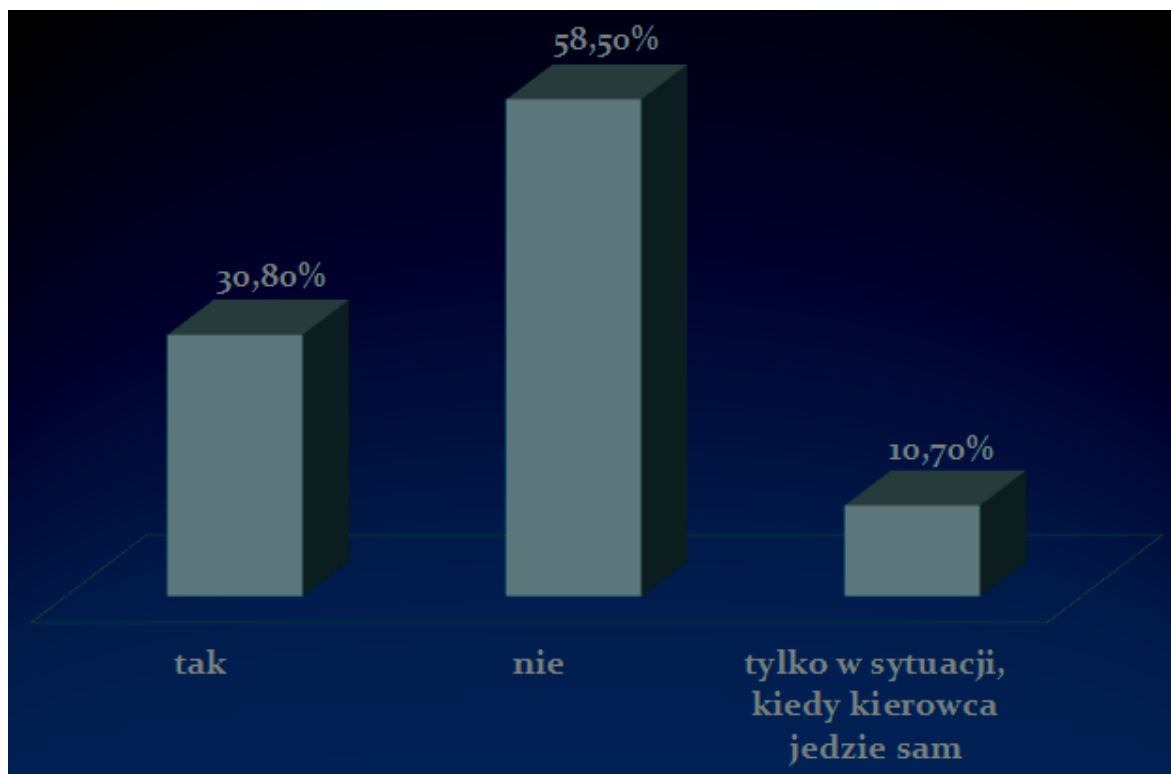
(np. telefonowanie, pisanie smsów, angażująca rozmowa z pasażerami, regulowanie radiodbiornika lub GPS, oglądanie mapy, poprawianie makijażu, czesanie włosów, jedzenie 7,5%). Biorąc pod uwagę przepisy ustawy prawa o ruchu drogowym należy pamiętać o podstawowej zasadzie, tj. szczególnej ostrożności, w myśl której uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani zachować ostrożność ..., unikać wszelkiego działania, które mogłyby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę.

7. Czy jedzenie podczas prowadzenia samochodu jest dozwolone?

a) tak, nie ma przeciwwskazań (29,5 %),

b) nie (61%),

c) tylko w sytuacji, kiedy kierowca jedzie sam (nie wiezie pasażera czy pasażerów), (9,5%).



⁶² Ibidem, s. 148.

W odniesieniu do tego problemu w ujęciu kulturowym pamiętać należy, że nie jest przyjętym w wielu sytuacjach spożywanie posiłku, a skrajnym tego przykładem prowadzenie rozmowy (z pewnymi wyjątkami, np. w restauracji). Spożywanie posiłku podczas jazdy nie wiąże się jedynie z zaśmieceniem pojazdu. Jest to bowiem czynność absorbująca uwagę kierującego, co może wiązać się bezpośrednio z powodowaniem zagrożenia życia i zdrowia innych uczestników ruchu i naruszaniem norm omówionych w poprzednim zagadnieniu. Zakaz ustawowy spożywania posiłku podczas jazdy obowiązuje kierującego pojazdem podczas wykonywania zarobkowego przewozu osób

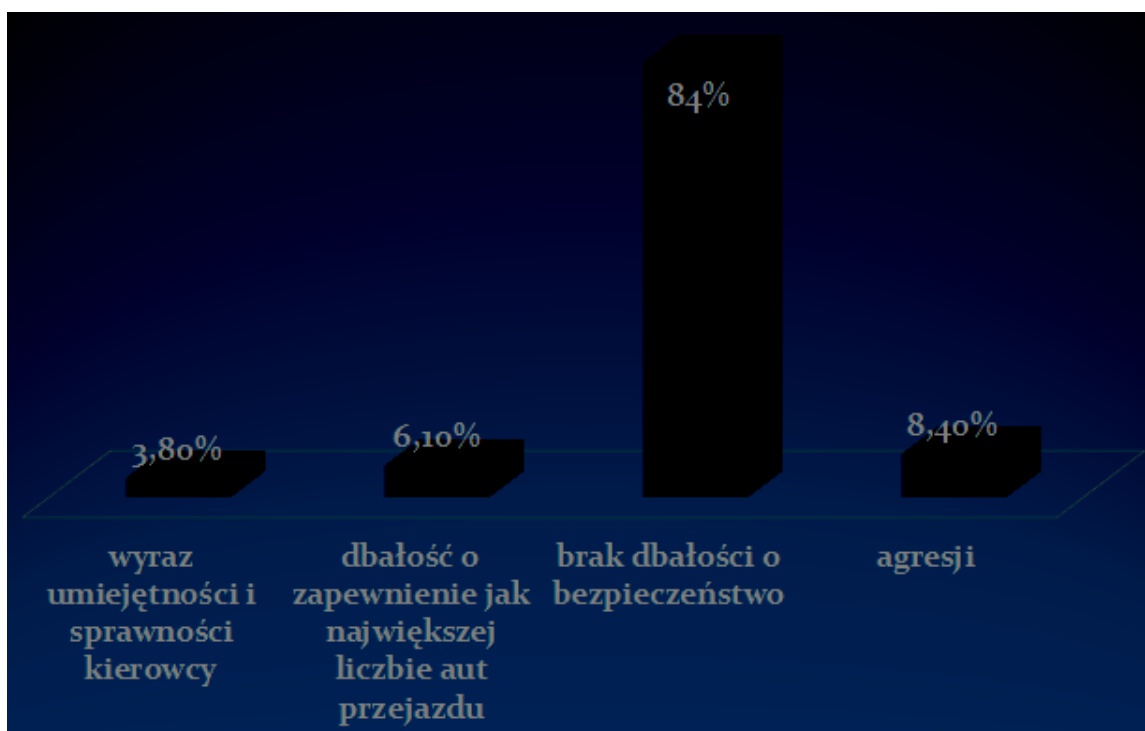
8. Czy jazda „na zderzak”, czyli tuż za poprzedzającym autem to:

a) wyraz umiejętności i sprawności kierowcy (4,7%)

b) dbałość o zapewnienie jak największej liczbie aut przejazdu np. przez skrzyżowanie przy zielonym świetle sygnalizacji (7,5%)

c) brak dbałości o bezpieczeństwo ze względu na grożące zderzenie przy gwałtownym zatrzymaniu się poprzedzającego pojazdu (81,1%)

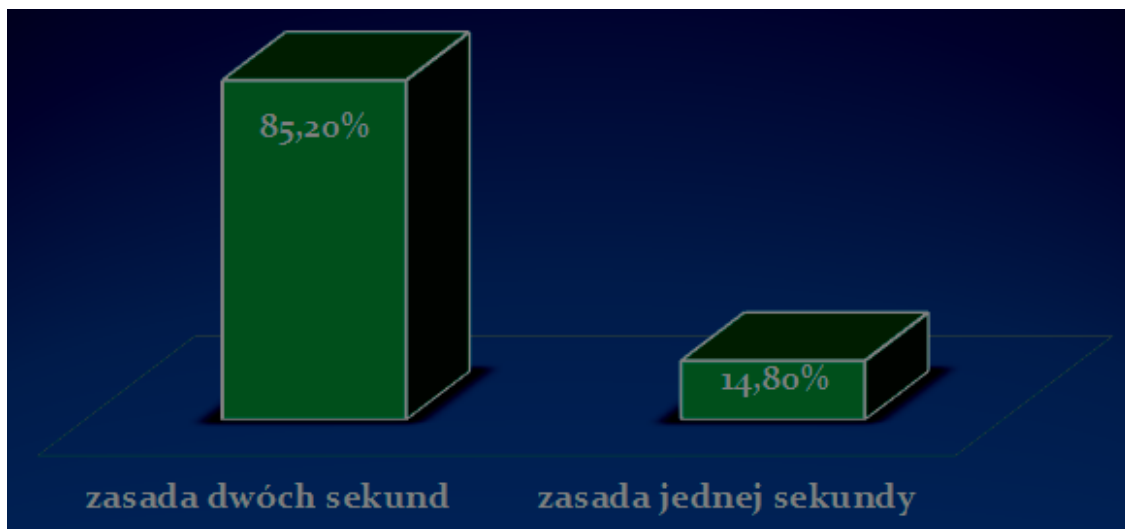
d) agresji (7,5%).



Problem ten wiąże się z zagadnieniami opisanymi w pkt. 6 i 9 komentarza oraz braku stosownej wiedzy ze strony uczestników ruchu drogowego odnoszącej się do czasu reakcji.

9. Jaka zasada określa odległość między pojazdami w ruchu umożliwiającą zareagowanie na gwałtowne zatrzymanie się poprzedzającego auta i umożliwiającą zmieszczenie się wyprzedzającego auta przed następnym samochodem?

- a) zasada „dwóch sekund” (86,4%),
b) zasada „jednej sekundy” (13,6%).



Problem ten został poruszony w komentarzu do punktu 6 i 9 ankiety. Przepisy w Polsce bowiem nie regulują w sposób „matematyczny” odległości między pojazdami w odniesieniu do prędkości. W tej sytuacji pozostają reguły prezentowane przez specjalistów. Ich założenia wiążą się z sytuacjami dynamicznymi i następstwem hamowania celem zatrzymania pojazdu. Do jego zatrzymania potrzebny jest zawsze odpowiedni czas, w którym następuje uruchomienie procesu hamowania oraz odcinek drogi, na którym może nastąpić zatrzymanie pojazdu. Im większa prędkość pojazdu, tym jego zatrzymanie wymaga dłuższego czasu i dłuższej drogi.⁶³ Hamowanie pojazdów jadących w kolumnie ma swoje prawa w odniesieniu szczególnych sytuacji drogowych. Z wyliczeń zaprezentowanych w publikacji dotyczącej mechaniki ruchu wynika, że minimalny odstęp między pojazdami w kolumnie nie powinien być mniejszy niż liczba wyrażająca prędkość jazdy w metrach na sekundę. W najczęściej spotykanych sytuacjach drogowych, gdy kolumna samochodów jedzie z prędkością 60-80 km/h, czyli 17-22m/s minimalny odstęp między pojazdami nie powinien być mniejszy niż 17-22 m uznać należy za właściwy pogląd, że nawet utrzymanie wyliczonej matematycznie odległości między pojazdami nie zapewni bezpiecznej jazdy w kolumnie. Pamiętać bowiem należy, że w ruchu uczestniczą różne samochody, a także różna jest sprawność kierowców.⁶⁴ Zapominają o tym uczestnicy ruchu, a w szczególności kierujący pojazdami podczas jazdy w nieprzewidywalnych warunkach (wtargnięcie na jezdnię pieszego, dziura w jezdni, pozostawiony przedmiot i inne). Droga zatrzymania pojazdu składa się z trzech elementów, t. j. drogi przebytej w czasie reakcji psychicznej kierującego (od czasu zauważenia przeszkody do czasu przełożenia nogi z pedału przyspieszenia na pedał hamulca, drogi przebytej w czasie uruchomienia systemu hamowania oraz drogi

⁶³ Ibidem, s. 149.

⁶⁴ L. Prochowski, *Mechanika ruchu*, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 2005, s.198-199.

hamowania od czasu zadziałania hamulców).⁶⁵ Mając na uwadze przedstawione opinie oraz opinie wyrażone w wielu innych publikacjach można przyjąć, że przeciętny odcinek drogi przebyty od powstania „sytuacji kryzysowej”, do czasu zatrzymania się pojazdu przy prędkości 60 km /h wyniesie około 60 m., a przy prędkości 90 km/h 120 metrów. Mając powyższe na uwadze, jeżeli pojazd poruszający się z prędkością 60 km/h w ciągu jednej sekundy, a przeciętny czas reakcji kierowcy wynosi 1 sekundę, to przyjmując te obydwa czasy można by uznać, że zasada „dwóch sekund” jest wskazaną do uwzględnienia przez „mistrzów kierownicy”

10. Znak drogowy informuje o zwężeniu jezdni do jednego pasa. Jak w takiej sytuacji postąpisz:

a) dojeżdżasz do końca zwężanego pasa i sygnalizujesz zamiar włączenia się do kolumny poruszających się po czynnym pasie pojazdów (39,4%)

b) ustawiasz się na końcu kolumny pojazdów na czynnym pasie (30,8%),

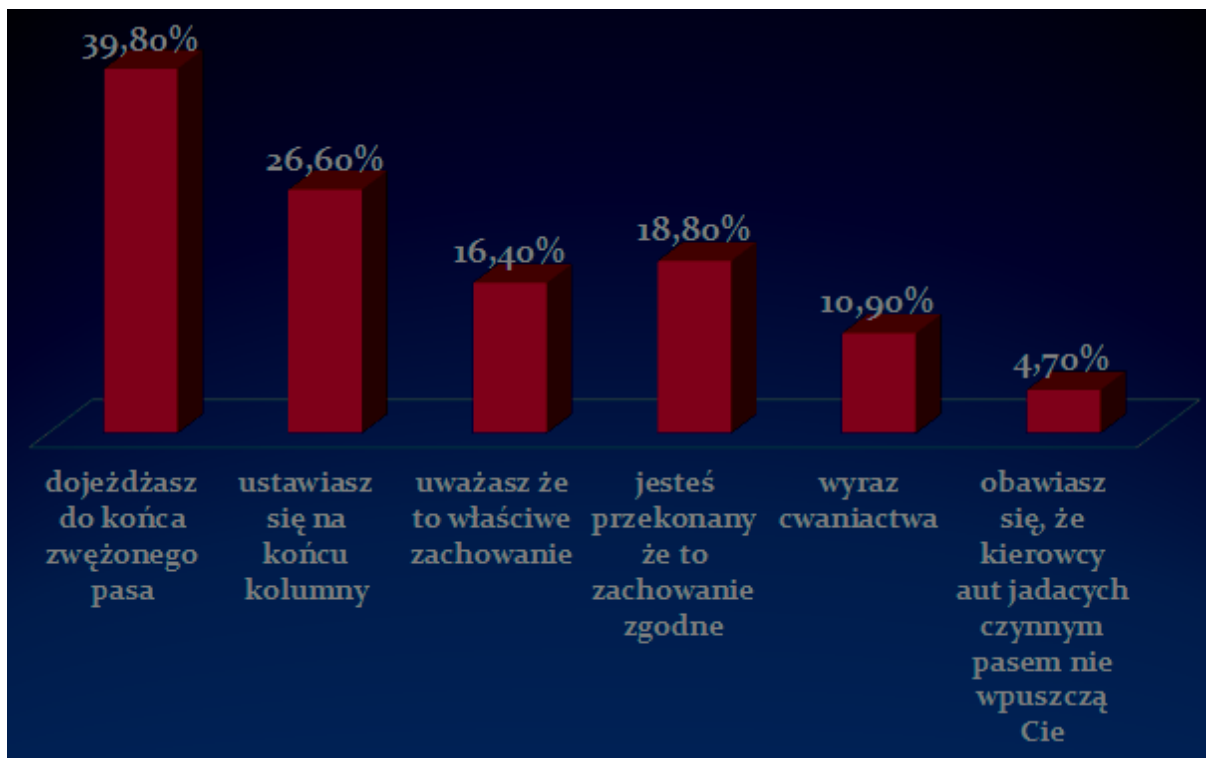
c) uważasz, że to właściwe zachowanie albowiem auta sprawnie i szybciej przejadą odcinek zwężenia drogi (13,5%),

d) jesteś przekonany, że to zachowanie zgodne z dobrymi obyczajami na drodze- „nie chcesz się wpychać”, „każdy powinien swoje odstać w kolejce” (19,2%)

e) zachowanie opisane w podpunkcie (a) uważasz za wyraz cwaniactwa, a nawet bezczelności (10,6%),

f) obawiasz się, że kierowcy aut jadący czynnym pasem nie wpuszczą Cię (4,8%).

⁶⁵ S. Soboń, op. cit., s. 149.



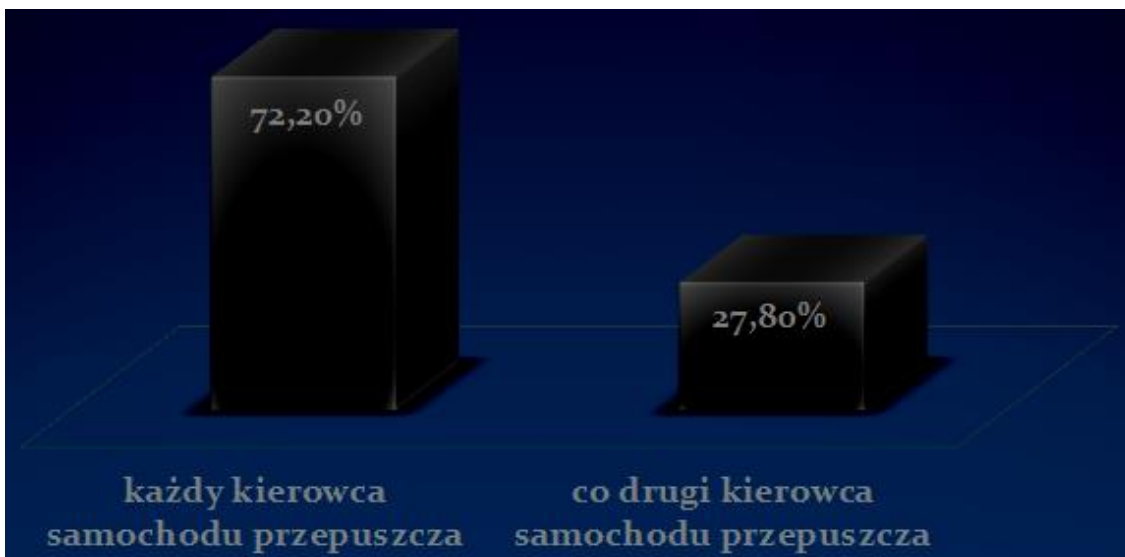
Problem ten nie może być jednoznacznie oceniony, ponieważ w aspekcie prawnym zmiana pasa ruchu wymaga zachowania szczególnej ostrożności, a kierujący pojazdem zmieniając pas ruchu, zgodnie z wymogami określonymi w art. 22 ust. 4 ustawy prawo o ruchu drogowym powinien ustąpić pierwszeństwa jadącemu po pasie ruchu, na który zamierza wjechać.

W odniesieniu natomiast do konieczności upłynnienia ruchu wskazanym jest umożliwienie wjazdu kierującemu ze zwężającego się pasa. W tym zakresie dochodzi jednocześnie do „patologicznego cwaniactwa”, ponieważ na ogół do miejsca kolizyjnego jadą do „końca” kierujący pojazdami o rejestracjach miejscowości, której to rozwiązanie dotyczy, przy tym często kierowcy taksówek osobowych.

11. Za najbardziej pożądaną, ponieważ zapewniającą płynność ruchu sposób sprawnego przemieszczania się samochodów przy zwężonym pasie jezdni lub umożliwiające sprawne włączenie się do ruchu auta z ulicy podporządkowanej uważa się jazdę „na suwak” („zamek”). Na czym ona Twoim zdaniem polega:

a) każdy kierowca samochodu poruszającego się po czynnym pasie lub po drodze głównej wpuszcza jeden samochód z kończącego się pasa jezdni lub z ulicy podporządkowanej,

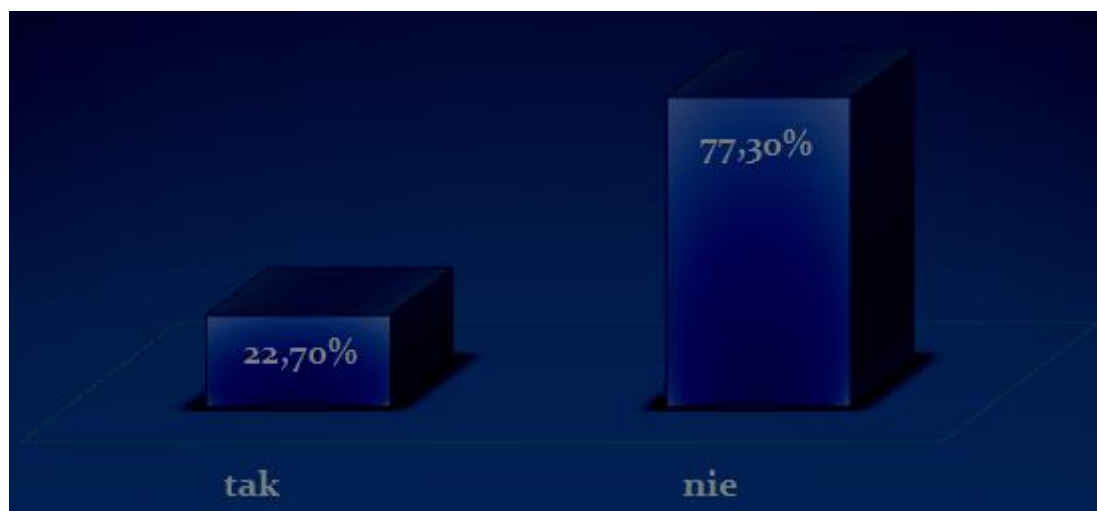
b) co drugi kierowca samochodu poruszającego się po czynnym pasie lub po drodze głównej wpuszcza jeden samochód z kończącego się pasa jezdni lub z ulicy podporządkowanej.



Przepisy ruchu drogowego w Polsce nie określają wymagań tym zakresie, przy czym jest to pozytywny zwyczaj rozpowszechniany w Polsce i odnosi się do zasady określonej pod lit. a pytania. Pamiętać jednocześnie należy przy tym, że jest to rozwiązanie wymagające racjonalnego postępowania przez kierujących, którzy chcą wjechać na zajmowany pas ruchu.

12. Czy wskazana jest zdecydowana reakcja na gesty i inne zachowania kierowców (trąbienie, włączanie świateł drogowych), okazujących niezadowolenie, zniecierpliwienie, dezaprobatę dla Twojego stylu jazdy ?

- a) tak (24,3%)
- b) nie (75,7%)



Zarówno pytanie, jak też odpowiedzi w pełni nawiązują do uwarunkowań historycznych, podejścia kierowcy do wymogów prawa, a także jego egzekwowania przez służby do tego uprawnione. Negatywne zachowania kierowców, to temat do dyskusji w zakresie egzekwowania przepisów odnoszących się do używania sygnałów dźwiękowych, czy

oświetlenia pojazdu. Niewłaściwe gesty i używanie urządzeń niezgodnie z przeznaczeniem, to następstwa sposobu prowadzonych kontroli i egzekwowania w ogóle przepisów w Polsce przez organy do tego uprawnione. Polski kierowca w sposób niejednoznaczny podchodzi do przestrzegania prawa, ponieważ uważa często, że w sytuacji gdy będzie kontrolowany między innymi :

„bo się uda”;

„kontrolujący mniej wie ode mnie”;

„bo sytuacja rodzinna”.

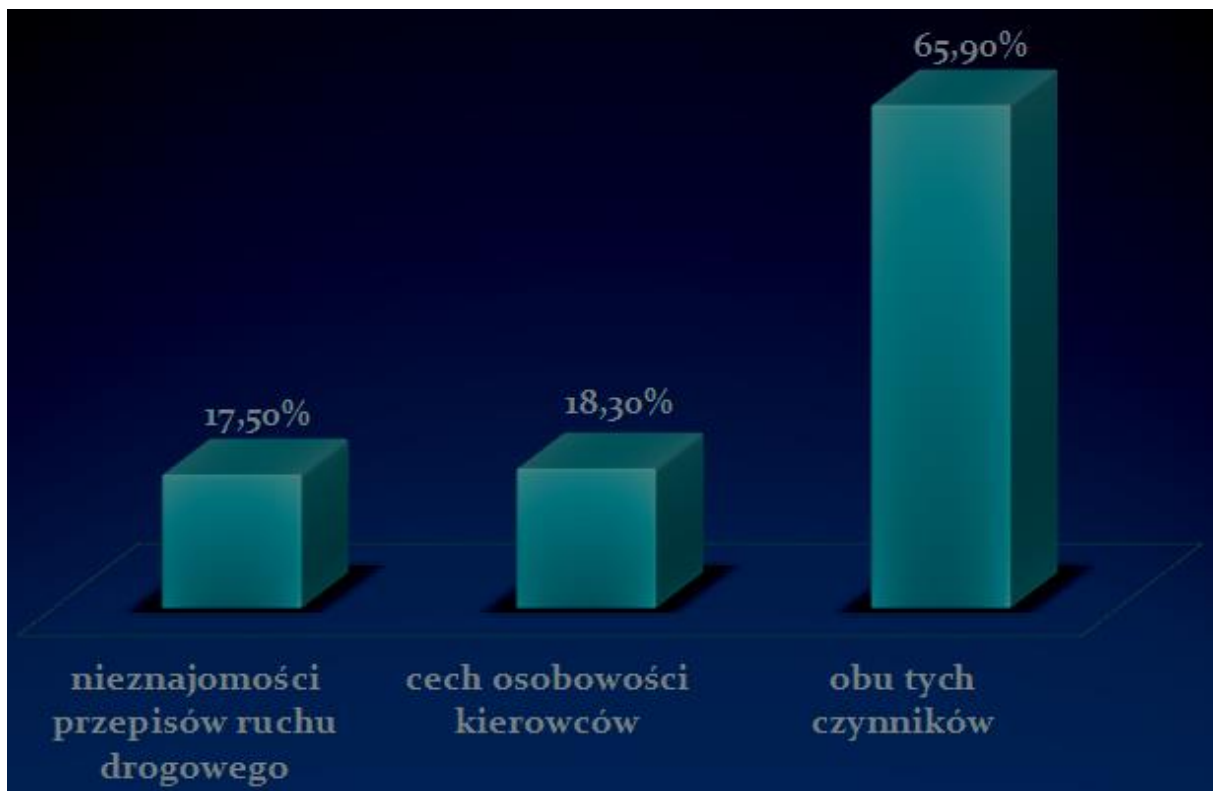
Każda źle podjęta interwencja, bez skutecznych następstw (policjanta lub innej osoby do tego uprawnionej) powoduje „pączkowanie” procesu rozmydlonego i lekkomyślnego podejścia do obowiązujących przepisów prawa. Argumentem do dyskusji jest zachowanie polskiego kierowcy za granicą. Przekraczając granicę naszego kraju zapominamy o swoich przyzwyczajeniach, agresji, „środkowym palcu” oraz innych manierach, dostosowując się do obowiązujących wymogów i norm kulturowych w innym kraju.

13. Czy niewłaściwe zachowania się kierowców na drodze wynikają z:

a) nieznajomości przepisów ruchu drogowego (17,5%),

b) cech osobowości kierowców (egoizmu, dbaniu wyłącznie o własny komfort jazdy), (19,4%)

c) obu tych czynników? (63,1%).

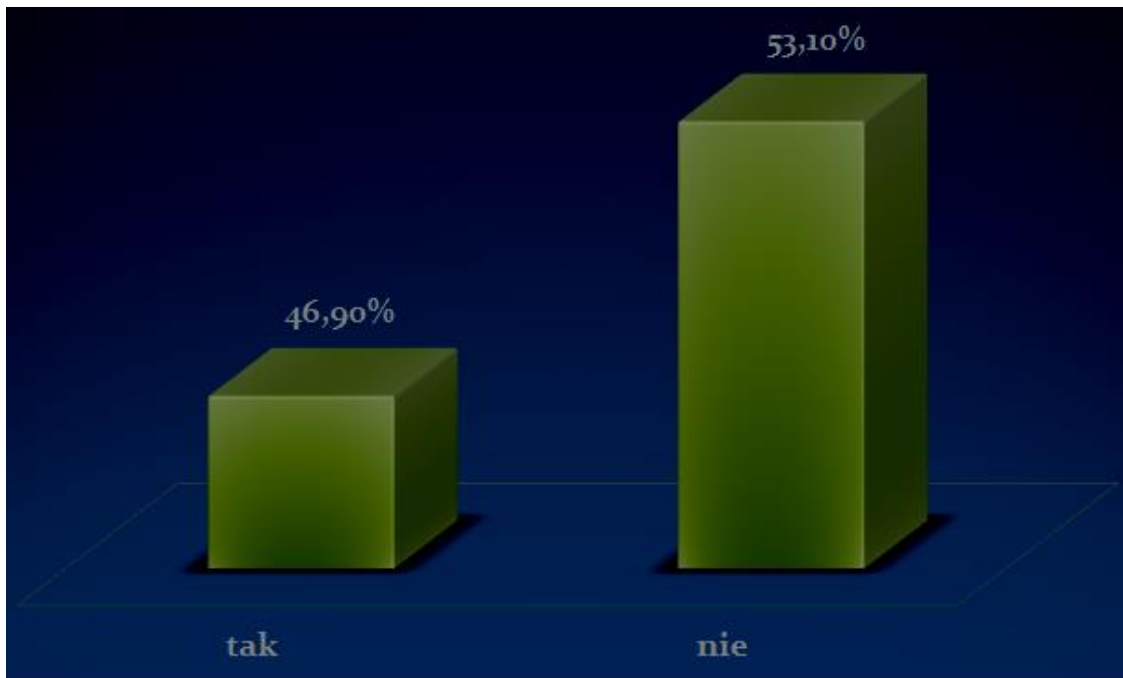


W odniesieniu do tego pytania nie ma prostych odpowiedzi, ponieważ znając je organy podejmujące działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego mogłyby w bardzo krótkim czasie wyeliminować nieprawidłowości. Porównując jednak zachowanie uczestników ruchu drogowego w innych krajach można z wszelkim prawdopodobieństwem wskazać na niedostateczną znajomość przepisów ruchu oraz brak zrozumienia zasady nieuchronności kary po stronie naruszającego przepisy w Polsce. Tezy te opisane zostały również w punkcie 12.

14. Czy znane są Tobie lokalne działania wpływające na poprawę kultury jazdy:

a) tak (49 %)

b) nie (51 %).



Problem to z pozoru błahy, ma jednak istotny wpływ na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. Już same wyniki przeprowadzonych badań wskazują na niezrozumienie podejmowanych lokalnych przedsięwzięć. O ile ten stan dotyczy wyłącznie uczestników ruchu to nie jest jeszcze tak dużym problemem, chociaż mówimy tu o odbiorze przez nich stosownych informacji wynikających z właściwej organizacji działań podmiotów do tego zobowiązanych lub też uprawnionych.

Większy problem istnieje jednak w sposobie kwalifikowania zadań do zrealizowania w środowiskach lokalnych. Na ogół planowane zadania skupiają się na infrastrukturze drogowej i decydenci w tej sytuacji nie widzą potrzeby rozwijania innych trudniejszych form docierania do świadomości uczestników ruchu, a jeżeli już są podejmowane, to nie są to planowe długotrwałe działania.

Literatura

Bardach J., Leśnodorski B., Pietrzak M., *Historia państwa i prawa polskiego*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1976.

Bińczycka–Anholcer M., (red.), *Przemoc i agresja jako zjawiska społeczne*, Polskie Towarzystwo Higieny Psychiczej, Warszawa 2003.

Bojarski T. Michalska-Warias A., Piórkowska-Flieger J., Szwarczyk M., *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, Lexis-Nexis, Warszawa 2011.

Bocheński A., *Rzecz o psychice narodu polskiego*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa 1986.

Brandes J., *Polska*, w: *Cudzoziemcy o Polsce. Relacje i opinie*. Wybrał i opracował Jan Gintel, Tom drugi wiek XVIII-XIX, Wydawnictwo Literackie, Kraków 1971, ss. 518–532.

Dąbrowski K., *O charakterze narodowym Polaków*, „Regiony” 1992, nr 1, ss. 106–129.
Dobre maniery za kierownicą - jakie są zasady savoir-vivre na drodze, 13.07.2014, godz. 12:22 Se.pl., http://superauto24.se.pl/porady/dobre-maniery-za-kierownica-takie-sa-zasady-savoir-vivre-na-drodze_411804.html.

Dobrowolski K., *Studia nad życiem społecznym i kulturą*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław – Warszawa – Kraków 1966.

Dobrowolski K., *Studia z pogranicza historii i socjologii*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław – Warszawa – Kraków 1967

Harring H. P., *Wspomnienia z Królestwa Kongresowego*, w: *Cudzoziemcy o Polsce. Relacje i opinie*. Wybrał i opracował Jan Gintel, Tom drugi wiek XVIII-XIX, Wydawnictwo Literackie, Kraków 1971, ss. 325–354.

Hauteville, *Relacja historyczna o Polsce*, w: *Cudzoziemcy o Polsce. Relacje i opinie*. Wybrał i opracował Jan Gintel, Tom pierwszy wiek X-XVII, Wydawnictwo Literackie, Kraków 1971, ss. 310–334.

Kausch J. J., *Wiadomości o Polsce*, w: *Cudzoziemcy o Polsce. Relacje i opinie*. Wybrał i opracował Jan Gintel, Tom drugi wiek XVIII-XIX, Wydawnictwo Literackie, Kraków 1971, ss. 129–159.

Kąkolewski I., *Od polnische Wirtschaft do polskiej gospodarności? Konfiguracje i kontynuacje niemieckich stereotypów o Polakach od XVIII do początku XXI wieku*, „Kultura Współczesna”, 2015, nr 1, s. 88-99.

Kmita J., *Późny wnuk filozofii. Wprowadzenie do kulturoznawstwa*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań 2007.

Kopaliński W., *Słownik mitów i tradycji kultury*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa 1985.

Kroeber L. L., *Istota kultury*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1975.

Krynicki A., *Polskie drogi. Czy potraficie wyobrazić sobie sześćset stojących obok siebie trumien?* „Interia”, Czwartek, 10 listopada (13:00). <http://motoryzacja.interia.pl/raporty/raport-polskie-drogi/wiadomosci/news-polskie-drogi-czy-potraficie-wyobrazic-sobie-szescset-stojac,nId,2291616>

Krzywicki L., *Przeżytki*, w: L. Krzywicki, *Szkice socjologiczne*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1974, cz. I, s. 160-188.

Lewandowski E., *Charakter narodowy Polaków i innych*, Wydawnictwo Literackie Muza SA, Warszawa 2011.

Mozgawa M., Budyn M. Mozgawa, M. Budyn-Kulik, P. Kozłowska Kalisz, M. Kulik, *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, LEX, Warszawa 2007.

Opis Polski przez Mons. Fulwiusza Ruggieri w roku 1565, w: *Relacje nuncyuszów apostolskich i innych osób o Polsce, od roku 1548 do 1690*, T. I, Księgarnia B. Behra, Berlin – Poznań 1864, s. 113–133.

Ossowski S., *Więź społeczna i dziedzictwo krwi*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1966.

Prochowski L., *Mechanika ruchu*, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 2005.

Relacja Ibrahima ibn Jakuba z podróży do krajów słowiańskich, w: *Cudzoziemcy o Polsce. Relacje i opinie*. Wybrał i opracował Jan Gintel, Tom pierwszy wiek X-XVII, Wydawnictwo Literackie, Kraków 1971, ss. 3–7.

Relacja o stanie Polski złożona papieżowi Piusowi V przez nuncjusza jego Juliusza Ruggieri, u dworu króla Zygmunta Augusta roku 1568, w: *Relacje nuncyuszów apostolskich i innych osób o Polsce, od roku 1548 do 1690*, T. I, Księgarnia B. Behra, Berlin – Poznań 1864, s. 165–169.

Relacja o Polsce z roku 1575 przez posła Weneckiego Hieronima Lippomano, w: *Relacje nuncyuszów apostolskich i innych osób o Polsce, od roku 1548 do 1690*, T. I, Księgarnia B. Behra, Berlin – Poznań 1864, s. 238–260.

Soboń S., *Kodeks drogowy z komentarzem*, TWIGGER, Warszawa 2006.

Shils E., *Tradycja*, w: J. Kurczewska i J. Szacki (red.), *Tradycja i nowoczesność*, Spółdzielnia Wydawnicza „Czytelnik”, Warszawa 1984, s. 30–90.

Styl i kultura jazdy polskich kierowców. Komunikat z badań, BS/168/2004, CBOS, Warszawa, październik 2004.

Szacki J., *Tradycja. Przegląd problematyki*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1971.

Tokarski J., (red.), *Słownik wyrazów obcych*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1971.

