

**Zbigniew Ożdżyński**

Zespół Szkół im. St. Staszica w Gąbinie

## **Etyka i edukacja a bezpieczeństwo ruchu drogowego**

Problematyka edukacji dla bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) nabiera coraz większego znaczenia ze względu na utrzymywanie się wysokiej liczby wypadków drogowych. Osobie szkolonej (uczniowi) razem z wiedzą winny być przekazywane zasady etyki. Połączenie wiedzy i etyki powinno doprowadzić do ukształtowania bezpiecznej i życzliwej postawy wobec innych uczestników ruchu drogowego. Chodzi zatem o przypomnienie (a może ponowne wprowadzenie) zasad etycznych w przedsiębiorczych działaniach na rzecz BRD. W tym celu przypomnijmy definicje przedsiębiorczości w BRD oraz etyki.

Przedsiębiorczość w bezpieczeństwie ruchu drogowego to wszelkie działania zmierzające do jego poprawy (Ożdżyński 2006). Chodzi jednak o takie działania, które są zgodne z przyjętymi normami etycznymi.

Etyka (z greckiego *éthikós* – zwyczajny; *éthos* – obyczaj, zwyczaj):

- jest to ogół ocen i norm moralnych w danej epoce i zbiorowości społecznej lub konkretny ich system, tzn. moralność,
- są to oceny, normy, zasady i ideały określające poglądy, zachowania i działania uważane za właściwe (opracowanie na podstawie: Smolski R., Smolski M., Stadtmüller 1999).

Z powyższych twierdzeń wynika, że pod pojęciem etyki działań przedsiębiorczych w bezpieczeństwie ruchu drogowego należy rozumieć te działania, które są zgodne z przyjętym zespołem norm, ocen moralnych i zasad prowadzących do zachowania bezpieczeństwa wszystkich jego uczestników.

Działania przedsiębiorcze w edukacji dla BRD prowadzone są przez określoną grupę zawodową, tzn. nauczycieli wychowania komunikacyjnego, instruktorów nauki jazdy i egzaminatorów. Toteż ogólne pojęcie etyki należy zastąpić węższym pojęciem etyki zawodowej. *Popularna Encyklopedia Powszechna* z 1999 r. definiuje to pojęcie następująco:

„Etyka zawodowa, deontologia, zbiór norm moralnych określających postępowanie przedstawicieli danego zawodu. Etyka zawodowa przybiera często formę kodeksu etycznego danego zawodu, opisującego akceptowany społecznie ideał”. Ta definicja zawiera specyficzne, kierunkowo pogłębione wymagania będące kryterium wykonywania określonego zawodu. Tak rozumiana etyka zawodowa nie reprezentuje moralności odmiennej od funkcjonującej w danym społeczeństwie. Stanowi formę wyrazu jej praktycznego zastosowania. Etyka obejmuje szereg obszarów mających istotny wpływ na BRD: obszar edukacji, obszar środków transportu (produkcja i serwis pojazdów), obszar drogi i jej infrastruktury oraz obszar ekonomii. W artykule zostaną omówione działania etyczne w obszarach edukacji i środków transportu.

W obszarze edukacji za postawę etyczną kandydata na kierowcę odpowiedzialni są nauczyciel wychowania komunikacyjnego i instruktor. Dlatego od instruktora wymaga się wiedzy i umiejętności nauczania, taktu i odpowiedzialności za kształtowanie właściwej postawy osoby szkolonej jako uczestnika ruchu drogowego, od instruktora i egzaminatora zaś wymaga się poczucia odpowiedzialności za podejmowane decyzje służące dobrze przyszłym kierowcom. Oczekuje się zatem postępowania zgodnego z ogólnie przyjętymi normami etycznymi. Lekceważenie lub niedbałe przekazywanie wiedzy i norm etycznych z zakresu BRD prowadzi zwykle do zwiększenia liczby wypadków.

### Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce

W 2006 r. w Polsce miało miejsce prawie 47 tys. wypadków drogowych, w których zginęły 5243 osoby, 59 123 osób zostało rannych, ofiarami stały się zatem 64 364 osoby (tab. 1).

Tab. 1. Wypadki drogowe i ich skutki w 2006 r.

	2006	2005	Różnica
<b>Wypadki</b>	46 876	48 100	-1224 (-2,6%)
<b>Zabici</b>	5243	5444	-201 (-3,7%)
<b>Ranni</b>	59 123	61 191	-2068 (-3,4%)

Źródło: Sprawozdanie *Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2006 r.*

<http://www.krbrd.gov.pl/krajowa%20rada%20brd/sprawozdania/2006/2006.htm>, lipiec 2007 r.

Oznacza to drugie miejsce Polski w Unii Europejskiej, za Włochami, ale to kraj mający 70 mln ludności i bardziej zmotoryzowany. W Hiszpanii, porównywalnej z Polską pod względem liczby ludności, zginęło w tym czasie 3699 osób. Co piąty kierowca w Polsce nie zapina pasów bezpieczeństwa, a co dziesiąty wypadek spowodowany jest przez pijanego kierowcę. Niestety, liczba pijanych kierowców ciągle wzrasta – w 2006 r. policja zatrzymała aż 200 tys. pijanych kierowców. Bezpieczeństwo na polskich drogach poprawia się zbyt wolno – liczba zabitych w ostatnich latach spadła o 3,7% (we Francji od 2001 r. – o 42%). Powolny wzrost bezpieczeństwa został nagle zahamowany. Międzynarodowa Federacja Samochodowa ogłosiła, że w ciągu pierwszych sześciu miesięcy 2007 r. liczba wypadków ze skutkiem śmiertelnym w Polsce wzrosła aż o 17,4%. Z danych policji wynika, że od stycznia do sierpnia zginęły 3452 osoby, o 440 więcej niż rok wcześniej. Pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego znaleźliśmy się więc na ostatnim miejscu wśród nowych członków Unii Europejskiej (Czechy – wzrost o 17%, Słowenia – wzrost o 12%). Najtragiczniejsze statystyki w całej Unii mają Dania i Finlandia, gdzie liczba śmiertelnych wypadków wzrosła o ponad 40%. Wśród przyczyn eksperci wymieniają przede wszystkim... dobrą pogodę. Pozostałe przyczyny to:

- niebezpieczne zachowania uczestników ruchu drogowego, jak:
  - nadmierna prędkość,
  - nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego,
  - brak poszanowania praw innych uczestników ruchu;
- nieefektywny system bezpieczeństwa ruchu drogowego w zakresie:
  - edukacji,
  - szkolenia i egzaminowania kierowców i kandydatów na kierowców,
  - nadzoru nad ruchem drogowym,

- wymiaru sprawiedliwości,
- ratownictwa na drogach,
- pomocy ofiarom wypadków.

Charakterystyczne dla Polski są: wciąż słabo rozwinięta infrastruktura dróg, zły stan techniczny pojazdów i bardzo wysoki wskaźnik zabitych na 100 wypadków (średnio 12–13 osób, ale np. w woj. podlaskim aż 18). W krajach europejskich młodzi kierowcy stanowią 10% populacji, ale aż 25% ofiar wypadków. Te liczby – oraz ogromne społeczne, ekonomiczne i ludzkie konsekwencje, jakie reprezentują – wymagają nadania temu problemowi odpowiedniego priorytetu i podejmowania intensywnych działań w dziedzinie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Do najważniejszych należą działania w dziedzinie edukacji kierowców, zwłaszcza młodych. Powinny one zostać wsparte etyką.

### **Etyka w działaniach edukacyjnych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego**

Do priorytetów w dziedzinie edukacji należą działania: dydaktyczne, wychowawcze i opiekuńcze. Ważną misją edukacji jest kształcenie bezpiecznych postaw oraz odpowiedzialności w przestrzeganiu prawa, w tym prawa o ruchu drogowym. Powinno się nią objąć jednocześnie całą populację dzieci i młodzieży, a także rodziców, opiekunów i nauczycieli. Największy wpływ na kształtowanie postaw, w tym postawy w BRD, mają dom rodzinny i środowisko, następnie instruktor nauki jazdy w OSK oraz egzaminator w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego. Nie bez znaczenia są normy ukryte w konstrukcji pojazdu i jego późniejszym serwisowaniu.

#### ***Etyczny instruktor nauki jazdy***

Instruktor nauki jazdy to trudny i niebezpieczny zawód nauczycielski. Składają się nań: odpowiedzialność prawna i odpowiedzialność moralna za postępowanie zgodne z normami społecznymi i etyką zawodową. Instruktor jako nauczyciel dysponuje wieloma środkami oddziaływania, z których najważniejszym jest postępowanie osobiste i własny wzorzec. Nauczyciel powinien mieć bardzo dobre przygotowanie merytoryczne w zakresie nauczanego przedmiotu, rozległą wiedzę ogólną oraz odpowiednie przygotowanie pedagogiczno-metodyczne i powinien być wzorem głoszonych wartości. Jednocześnie musi on pamiętać, że znajduje się pod ustawiczną kontrolą swoich uczniów, a każde jego potknięcie jest natychmiast dostrzegane i komentowane. Od kompetencji zawodowych nauczyciela i od stosunku uczniów do nauczyciela, od jego autorytetu, zależą efekty pracy wychowawczo-dydaktycznej. Autorytet nauczyciela powinien być uznany, wybrany i zaakceptowany przez wychowanków ze względu na jego wiedzę, kompetencje, a przede wszystkim cechy moralne. Nauczyciel powinien respektować trudności pojawiające się w procesie szkolenia, wyrażające się oporami, zmęczeniem, zniechęceniem, i powinien szanować prywatność osoby szkolonej. Dlatego instruktor w swojej pracy powinien uwzględnić skromność, dyskrecję, poczucie odpowiedzialności. Miarą etyki w wychowaniu jest odpowiedzialność za ucznia – osobę szkoloną, za jego rozwój i dobro, i w konsekwencji – za jego dojrzałość, w tym dojrzałość do świadomego uczestnictwa w ruchu drogowym jako kierowcy. Wychowanie bowiem, także wychowanie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym, już z samej istoty jest działalnością etyczną, w przeciwnym wypadku przestaje być wychowaniem. Mówiąc o etyce zawodu nauczyciela, nie można pominąć norm moralnych regulujących współpracę i współzycie w zespołach nauczycielskich. Warunkiem powodzenia w pracy wychowawczej jest utrzymanie właściwej atmosfery w gronie nauczycielskim. Ważna jest dbałość o autorytet zawodu, aby jego dobra sława, którą podtrzymujemy na zewnątrz, znajdowała pokrycie w rzeczywistości, a między nauczycielami panowały szacunek i życzliwość. Konflikty szybko przenikają do młodzieży

i środowiska, obniżając prestiż zespołu nauczycielskiego i efekty jego pracy. Każdy nauczyciel powinien mieć świadomość własnych niedociągnięć, ułomności, wad zawodowych.

Proces kształcenia kończy się zwykle egzaminem sprawdzającym efekty pracy nauczyciela z uczniem.

### ***Etyczny egzaminator kandydatów na kierowców***

Egzaminator to, podobnie jak instruktor nauki jazdy, nauczyciel-wychowawca. Można zatem stwierdzić, że wymagania etyczne zawodu nauczyciela dotyczą także egzaminatora. Jednak realizacja zadań wychowawczych egzaminatora odbywa się inaczej niż realizacja zadań wychowawczych instruktora nauki jazdy. Zadania te są realizowane w trakcie egzaminu państwowego. Egzaminator i zdający spotykają się po raz pierwszy na egzaminie praktycznym (część teoretyczna bywa czasem prowadzona przez innego egzaminatora). W czasie egzaminu trwającego około 40 minut egzaminator musi ocenić technikę jazdy, wiedzę i umiejętność praktycznego jej zastosowania w ruchu drogowym oraz ogólne predyspozycje kandydata na kierowcę. Egzaminator jako nauczyciel musi mieć dobrą znajomość zagadnień psychologii i dydaktyki, dobre przygotowanie merytoryczne w zakresie przeprowadzanych egzaminów oraz rozległą wiedzę ogólną i, podobnie jak instruktor, być wzorem głoszonych wartości. Egzaminator jako nauczyciel dysponuje wieloma środkami oddziaływania, z których najważniejszymi są postępowanie i własny wzorzec. Kompetencje zawodowe, postępowanie oraz własny wzorzec tworzą wizerunek, od którego zależą efekty pracy. Tak rozumiane pojęcie etyki zawodowej można określić jako etykę w bezpieczeństwie ruchu drogowego. Etykę można również rozumieć jako rzetelne oraz uczciwe wykonywanie zadań przez wszystkie podmioty, zgodnie z ogólnie przyjętym zespołem norm i ocen moralnych określających postępowanie przedstawicieli danego zawodu. Działania te zmierzają do poprawy BRD.

### ***Stowarzyszenia***

Nie od dziś wiadomo, że samotna promocja zachowań etycznych odnosi niewielki skutek. Zwycięską walkę o etykę można próbować stoczyć jedynie wtedy, kiedy jest możliwe oparcie jej na zorganizowanej strukturze – stowarzyszeniu lub organizacji zawodowej. Z tego powodu instruktorzy i egzaminatorzy tworzą liczne stowarzyszenia o zasięgu lokalnym i krajowym. Przykładem może być płockie Stowarzyszenie Właścicieli i Instruktorów Ośrodków Szkolenia ZRYW. Jest to stowarzyszenie o zasięgu lokalnym, należące jednocześnie do Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców, dającej możliwość wymiany doświadczeń na forach krajowym i międzynarodowym. Przynależność do grupy o preferowanych pozytywnych wzorcach postaw i zachowań powinna być źródłem korzyści psychicznych (poczucie własnej wartości, poczucie bezpieczeństwa), społecznych (awans w ocenie społecznej – zaufanie, domniemanie kompetencji), zawodowych (wymiana doświadczeń, informacji, lobbing, szkolenia), materialnych (certyfikat kompetencji, zniżki, odpisy podatkowe). Niestety, pewnych postaw i zachowań nieetycznych nie da się całkowicie wyeliminować za pomocą wyłącznie narzędzi prawnych. Zagadnienia etyczne wchodzą znacznie głębiej w sferę moralności niż może to zrobić prawo w swoim języku, operującym ciągiem pojęć: hipoteza – dyspozycja – sankcja. Na marginesie: także przestępczość jest uznawana za zjawisko niemożliwe do całkowitej eliminacji. Na przykład, jednym z przejawów zachowań nieetycznych jest korupcja. Można z nią walczyć, stosując trzy połączone sposoby: pierwszy to dobre, „szczelne” prawo, sprawny i skuteczny aparat ścigania oraz niezawisłe, dobrze funkcjonujące sądownictwo; drugi to jasne, proste i jednoznaczne procedury, jasność struktur, system doboru kadr, doskonalenia, szkolenia, awansowania, ścieżki kariery, system kontroli wewnętrznej; trzeci to dobry przykład elit i rodziców, wychowywanie z równoczesnym

kształceniem w szkołach, jednoznacznie wyrażany przez liderów życia publicznego pogląd, że korupcja jest złem, na które nie ma i nie będzie zgody (Baster 2007). Dlatego stowarzyszenia powinny odgrywać istotną rolę w kształtowaniu postaw etycznych instruktorów i egzaminatorów. Zależy to jednak od charakteru i zasięgu organizacji i jej miejsca w otoczeniu życia publicznego.

### Etyka środków transportu

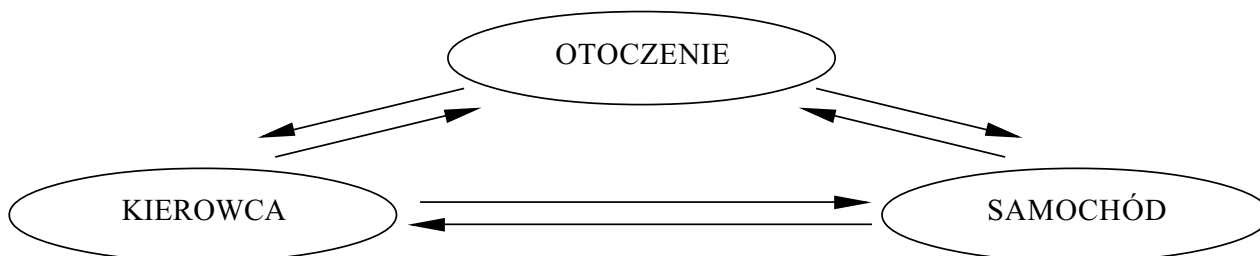
W tej dziedzinie należy wyróżnić kategorie: etyka producenta pojazdów samochodowych oraz etyka serwisu.

#### *Etyka producenta pojazdów samochodowych*

Współczesne samochody są efektem ponad 100 lat dociekań twórczych i osiągnięć tysięcy, często genialnych, inżynierów i wynalazców oraz badań prowadzonych przez setki zespołów naukowych. W efekcie powstał produkt prawie doskonały pod względem technicznym. Jednak nie można rozpatrywać jakości konstrukcji samochodu w oderwaniu od skutków jego użytkowania, zwłaszcza że mają one ogromny wpływ na człowieka i środowisko. Jednym z istotnych zagadnień związanych z człowiekiem jest jego bezpieczeństwo w czasie użytkowania samochodu. Powszechnie znane są zatrważające dane mówiące o ilościowych i jakościowych skutkach wypadków drogowych. Prawdopodobnie nikogo nie trzeba długo przekonywać o ważności problematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego i konieczności budowania samochodów bezpiecznych.

Ruch samochodu charakteryzują stałe i zmienne parametry: prędkość i kierunek jazdy. O parametrach ruchu decyduje zespół wzajemnie powiązanych czynników tworzących system: kierowca (K) – samochód (S) – otoczenie (O).

Ryc. 1. Układ: kierowca – samochód – otoczenie



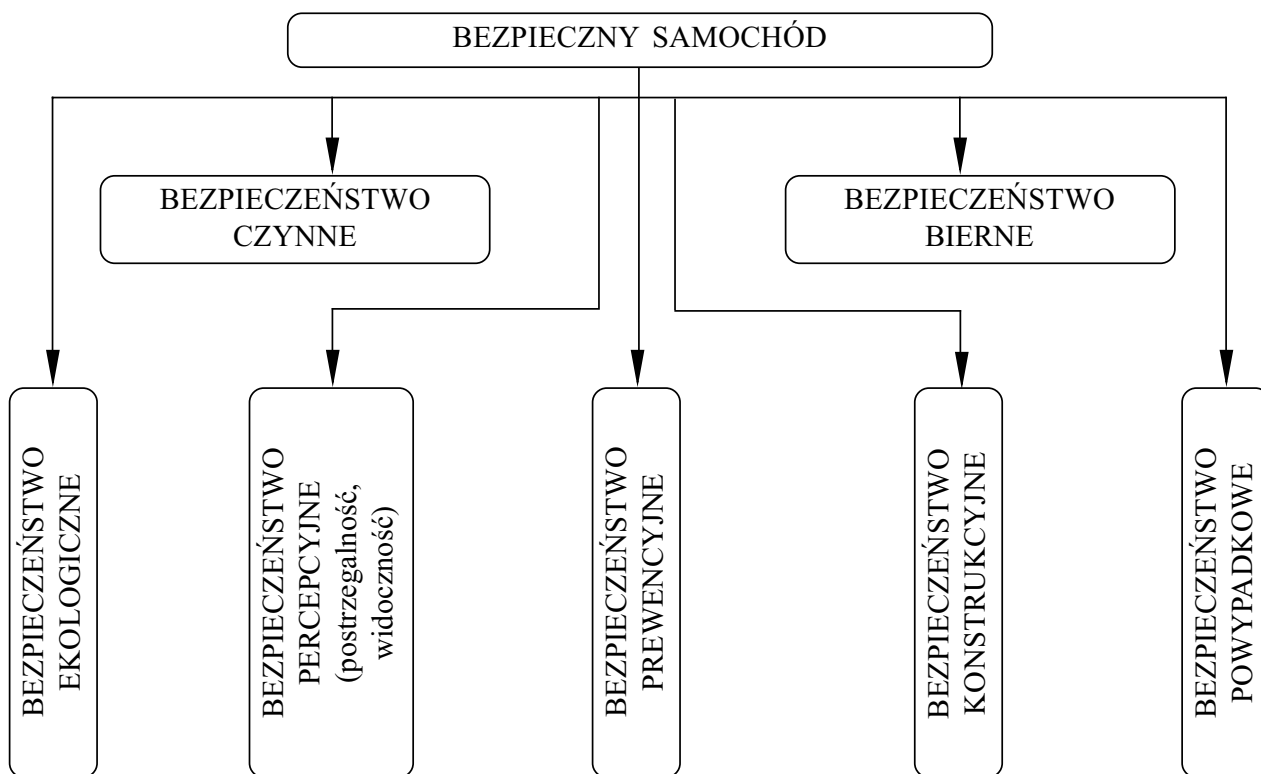
Źródło: opracowanie autora na podstawie W. Siłka 2002.

W odniesieniu do pojazdu bezpieczeństwo określa się jako (według: autoEXPERT, 1/2002): „cechę konstrukcji samochodu ocenianą według dwóch podstawowych kryteriów:

- bezpieczeństwo czynne (zachowanie się w krytycznych sytuacjach na drodze, skuteczność układu hamulcowego i kierowniczego, pole obserwacji z miejsca kierowcy, jakość oświetlenia oraz łatwość obsługi elementów sterujących);
- bezpieczeństwo bierne (zachowanie nadwozia podczas kolizji drogowych, ochrona zbiornika paliwa przed pożarem, pasy bezpieczeństwa, poduszki powietrzne, zagłówki i inne elementy wyposażenia wnętrza chroniące podróżnych podczas wypadku)”.

Obecnie pojęcie „bezpieczny samochód” należy rozumieć znacznie szerzej; do głównych kryteriów bezpieczeństwa trzeba dołączyć inne ważne kryteria, jak: bezpieczeństwo ekologiczne, bezpieczeństwo powypadkowe, bezpieczeństwo percepcyjne oraz bezpieczeństwo prewencyjne i konstrukcyjne (ryc. 2).

Ryc. 2. Kryteria bezpieczeństwa samochodu



Źródło: opracowanie autora na podstawie Talarczyk 2001; autoEXPERT, 1/2002; *Encyklopedia samochodowa*.

W przedstawionej wyżej krótkiej charakterystyce kryteriów bezpieczeństwa pojazdu zawarte są w sposób pośredni lub bezpośredni normy etyczne poszczególnych grup zawodowych związanych z jego produkcją. Rozwiązania konstrukcyjne w danej grupie pojazdów są takie same, różnią się jedynie wyglądem, zatem i normy etyczne, na podstawie których powstały, są bardzo podobne. Czołowi producenci analizują przyczyny wypadków drogowych, a wyniki analiz są podstawą badań numerycznych systemów bezpieczeństwa pojazdu. Na ich z kolei podstawie opracowywane są – w formie dyrektyw – wymagania dotyczące budowy „bezpiecznych” pojazdów i ich eksploatacji, których celem jest ochrona uczestników ruchu drogowego.

### Etyka serwisu

Zapobieganie przyczynom jest bardziej skuteczne od walki ze skutkami. Dotyczy to zarówno medycyny (profilaktyka przed leczeniem) i prawa (prewencja przed egzekucją), jak i wielu innych dziedzin życia, także eksploatacji i naprawy pojazdów. Ważę profilaktyki doceniają przede wszystkim producenci aut, tworząc sieć stacji serwisowych. W celu zapewnienia wysokiej jakości usług podejmowane są działania w kilku kierunkach:

- stosowanie wysokiej jakości narzędzi i sprzętu do kompleksowej diagnostyki, obsługi i naprawy pojazdów, zgodnie z przyjętymi standardami;
- współpraca z klientem w zakresie oceny stanu technicznego samochodu, zakresu wykonywanych napraw oraz ich całkowitego kosztu;
- cykliczne szkolenia uaktualniające i pogłębiające kwalifikacje zawodowe pracowników.

Przedstawione kierunki działań zawierają normy etyczne zawodu mechanika pojazdów samochodowych, oparte na ogólnie przyjętych zasadach etycznych. Te normy, realizowane poprzez

prawidłowe wykonywanie czynności obsługowych, pomogą zachować poprawny stan techniczny pojazdu, a zatem i bezpieczeństwo jazdy. Jednak i tu zdarzają się zachowania nieetyczne, do których należy zaliczyć pobieranie opłat za czynności niewykonane podczas przeglądu lub naprawy. Nieświadomy tej sytuacji klient porusza się pojazdem niesprawnym, co naraża go na niebezpieczeństwo utraty zdrowia, a nawet życia. Część użytkowników zaniedbuje wykonywanie podstawowych czynności obsługowych, dokonując napraw tylko wtedy, gdy pojazd ulegnie uszkodzeniu.

### Podsumowanie

Zadajemy sobie pytanie: Czy można mówić o etyce w bezpieczeństwie ruchu drogowego? Wśród rozmaitych definicji etyki zawsze powtarza się stwierdzenie o zespole norm i wartości moralnych uznanych w danej zbiorowości. Uczestnicy ruchu drogowego to też zbiorowość, zatem i tu należało ustalić normy postępowania. Muszą to być normy powszechnie akceptowane i zgodne z ogólnie przyjętymi normami etycznymi. Taka umowa, zawarta w 1968 r. w Wiedniu przez wiele państw, w tym Polskę, zwana jest Konwencją Wiedeńską o Ruchu Drogowym. Przyłączenie do tego porozumienia wymagało zmian wielu dotychczasowych norm etycznych w krajach sygnatariuszach konwencji oraz takiego sformułowania przyjętych zasad, by były one zgodne z normami etycznymi uznawanymi w każdym z krajów sygnatariuszy. Konwencja umożliwiła m.in. ujednoczenie:

- zasad poruszania się pojazdów i pieszych,
- systemu szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców,
- systemu budowy oraz serwisowania pojazdów,
- systemu budowy dróg oraz infrastruktury drogowej.

Omówione zmiany uwzględniają normy etyczne obowiązujące w danym kraju będącym jedną z umawiających się stron, jakkolwiek niektóre z nich musiały ulec modyfikacji lub całkowitej zmianie. Takim przeobrażeniem uległ np. sposób ubierania się i zachowania pieszych (coraz częściej noszą oni jasne ubrania i elementy odblaskowe). Przemiana jest bardzo powolna, ale się odbywa. Niestety, takiej pozytywnej przemiany nie dostrzega się w przejawach innych nieetycznych zachowań, np. korupcji. Zbyt często w pogoni za pieniądzem ginie z oczu podstawowy cel: bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego. Pogoń za zyskiem prowadzi do skracania cyklu szkolenia i ograniczania go do części praktycznej, do błędów w szkoleniu oraz do braku chęci samodoskonalenia się instruktorów nauki jazdy. W tej sytuacji osoba szkolona uzyskuje niepełne wykształcenie, co skutkuje wzrostem zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Osoby, które dawno temu ukończyły szkolenie z zakresu BRD, nie uzupełniają wiedzy samodzielnie. Media informują o nowinkach technicznych i o skutkach wypadków drogowych, ale brak programów edukacyjnych z zakresu BRD. Należy zatem jak najszybciej podjąć następujące działania:

- systemowe doskonalenie nauczycieli koordynujących wychowanie komunikacyjne w szkołach podstawowych i gimnazjach, z uwzględnieniem potrzeb kadrowych i merytorycznych;
- wprowadzenie obowiązkowego szkolenia z zakresu BRD w szkołach ponadgimnazjalnych, niezależnie od kierunku;
- wprowadzenie cyklicznego, obowiązkowego szkolenia uzupełniającego wiedzę z zakresu BRD dla wszystkich kierowców;
- promocja nowych pomocy i materiałów edukacyjnych;
- rozwój współpracy szkół z organizacjami pozarządowymi, instytucjami samorządowymi, środowiskiem lokalnym – na rzecz BRD;

- produkcja i promocja w mediach większej liczby programów edukacyjnych z zakresu BRD, przeznaczonych dla różnych grup wiekowych;
- wzmocnienie społecznej świadomości nieuchronności kary za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego, poprzez przyspieszenie działań penalizacyjnych<sup>1</sup> i wykorzystanie w większym stopniu sankcji określonych prawem;
- unowocześnienie nawierzchni dróg oraz budowa nowoczesnej sieci dróg i jej infrastruktury (bezpieczne parkingi, miejsca obsługi podróżnych i inne);
- znalezienie stałych źródeł finansowania wszystkich działań na rzecz BRD.

W dziedzinie edukacji najważniejszym zadaniem jest ciągle doskonalenie nauczycieli wychowania komunikacyjnego, instruktorów nauki jazdy i egzaminatorów – ze szczególnym uwzględnieniem etyki. Jednocześnie należy uświadomić tym grupom zawodowym, by wraz z wiedzą z zakresu BRD przekazywali również zasady etyki. Programy edukacyjne prezentowane w mediach powinny promować bezpieczne i etyczne postawy uczestników ruchu drogowego. Programy prezentujące nowinki techniczne z zakresu motoryzacji powinny funkcjonować obok typowych programów edukacyjnych. Warto pamiętać, że edukacja poprzez wzbudzanie strachu nie przynosi dobrych rezultatów. Liczba programów ilustrujących tragiczne skutki wypadków drogowych powinna zostać zmniejszona. Ponadto takie programy, obok formalnej analizy przyczyn wypadków, powinny wskazywać te normy etyczne, których przestrzegania zabrakło, których lekceważenie lub zaniedbanie doprowadziło do prezentowanych tragicznych sytuacji.

W zakresie budowy pojazdów sytuacja przedstawia się nieco lepiej. Każdy szanujący siebie i swoich klientów producent pojazdów już w fazie projektu myśli o bezpieczeństwie przyszłych użytkowników. Następnie przeprowadza badania numeryczne i poddaje rzeczywisty pojazd trudnym testom zderzeniowym. Projektowanie, budowa oraz testy odbywają się według określonych reguł, w których ukryte są normy etyczne. Te same reguły dotyczą serwisu i użytkowania pojazdu.

Można zatem stwierdzić, że etyka jest obecna w każdym aspekcie działań przedsiębiorczych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Niestety, w dziedzinie edukacji dla BRD zagadnienia etyki są uważane za nieistotne, a zatem są pomijane.

Z tego powodu wejście etyki do kanonu wiedzy i życia codziennego polskiego nauczyciela BRD (instruktora i egzaminatora) jest bardzo trudne i powolne, co skutkuje wzrostem liczby wypadków.

## Literatura

1. Baster J., *Instrumenty organizacyjne wspomagające promocję etycznych zachowań w urzędzie*, [www.wsap.bialystok.pl/pub/Referaty/Baster.pdf](http://www.wsap.bialystok.pl/pub/Referaty/Baster.pdf), lipiec 2007 r.
2. Czerniszewski W., *Drogi śmierci*, <http://auto.gazeta.pl/auto/1,48316,4326962.html>, sierpień 2007 r.
3. *Encyklopedia Samochodowa w AutoEXPERT nr 1/2002*.
4. *Etyka zawodu nauczyciela-wychowawcy*, Seminarium naukowe, Gdańska Wyższa Szkoła Humanistyczna, 18.01.2007 r., <http://www.gwsh.gda.pl/tmp/wstep.htm>, lipiec 2007 r.

<sup>1</sup> Penalizacja to, w terminologii prawniczej, wprowadzenie nowych przepisów karnych, rozszerzających zakres czynów uznawanych za karalne, a także objęcie systemu kar lub zagrożenie karą (*Popularna Encyklopedia Powszechna* 1999).



5. *Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2005–2007–2013 GAMBIT 2005*, przyjęty przez Radę Ministrów 19.04.2005 r. [http://www.krbrd.gov.pl/gambit/gambit\\_2005.htm](http://www.krbrd.gov.pl/gambit/gambit_2005.htm), sierpień 2006 r.
6. Ożdżyński Z., *Przedsiębiorczość a bezpieczeństwo ruchu drogowego*, referat wygłoszony na III Ogólnopolskiej Metodycznej Konferencji Naukowej pt.: *Rola przedsiębiorczości w aktywizacji gospodarczej*, w Zakładzie Przedsiębiorczości i Gospodarki Przestrzennej Instytut Geografii Akademii Pedagogicznej im. Komisji Edukacji Narodowej w Krakowie, 9 i 10.10.2006 r.
7. Pieszak B., *Etyka zawodu nauczycielskiego w świetle przemian systemu edukacyjnego* [http://www.profesor.pl/mat/na7/na7\\_b\\_pieszak\\_030813\\_3.php](http://www.profesor.pl/mat/na7/na7_b_pieszak_030813_3.php), lipiec 2007 r.
8. *Popularna Encyklopedia Powszechna*, Fogra Oficyna Wydawnicza, Kraków 1999.
9. Siłka W., *Teoria ruchu samochodu*, WNT, Warszawa 2002.
10. Smolski R., Smolski M., Stadtmüller E., 1999, *Słownik encyklopedyczny Edukacja Obywatelska*, Wydawnictwa Europa, Warszawa.
11. Sprawozdanie: *Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2006 r.* <http://www.krbrd.gov.pl/krajowa%20rada%20brd/sprawozdania/2006/2006.htm>, lipiec 2007 r.
12. Talarczyk T., *Bez ryzyka. Trening bezpiecznej jazdy*, Wydawnictwo Moderski i S-ka, Poznań 2001.

## **Ethics and Education in the Road Safety**

The article presents the examples of ethical attitudes in the actions and the enterprising attitudes in the field of road safety.

Ethical attitudes in business were discussed in reference to the example of education system of traffic safety. As the illustration of ethical attitudes in the education actions of Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego and the private centers and association of drivers training were discussed.

The chosen questions of ethics in construction trade and motorway services also were mentioned. In the article, the chosen indicators of road accidents in Poland and in European Union in years 2005–2006 and first half on 2007, were presented and compared.