

KS. ROMAN WRÓBEL

Narażenie życia na niebezpieczeństwo w ruchu drogowym

Jak sam tytuł wskazuje, będzie chodzić o ukazanie konkretnych przykładów i dokonanie oceny moralnej w oparciu o kryteria doktrynalne. Zajęcie się ruchem drogowym ma swoje uzasadnienie, gdyż jego rozwój powoduje wzrost wypadków, gdzie giną ludzie. Tego typu tragedie obserwujemy w krajach uprzemysłowionych.

Rozwój komunikacji i pojawienie się na naszych drogach nowych i szybkich pojazdów ułatwia życie. Przynoszą one ogromne korzyści nie tylko ekonomiczne, ale także socjalne, kulturalne i religijne. Maja one również ogromne znaczenie w działalności duszpasterskiej i ewangelizacyjnej czynionej przez Kościół.

Niebezpieczeństwo dla życia pojawia się, kiedy człowiek lub grupa ludzi zaczynają służyć tym środkiem komunikacji, one stają się celem ludzkiego życia, a przestają być środkiem do celu. Ruch drogowy stanowi problem moralny, określa konkretne wymagania i zobowiązuje do odpowiedzialności.

I. DANE STATYSTYCZNE OKREŚLAJĄCE ZJAWISKO WYPADKÓW DROGOWYCH.

Wypadki drogowe stanowią często przyczynę śmierci i ciężkich szkód, zwłaszcza w krajach bardzo uprzemysłowionych. Raport o zdrowiu w świecie z 1995 r. podaje, że 57% młodych mężczyzn i 43% kobiet ginie w wypadkach¹, szczególnie giną w wypadkach drogowych i utonięciach. Rocznie w świecie umiera w wypadkach drogowych około 885000 ludzi, a zdarza się około 10 mln. wypadków² W badaniach prowadzonych przez Europejską Fundację Ofiar Ruchu Drogowego stwierdzono, że każdego roku

¹ OMS, *Rapport sur la Sante' dans le Monde 1995*, Geneve 1995, s.17.

² J.w., s.35.

w Europie w wypadkach drogowych ginie około 48000 ludzi, 150000 pozostaje inwalidami, a 1,5 miliona musi być hospitalizowanych³

Jeśli chodzi o Polskę, sprawa przedstawia się następująco. Podam dane statystyczne, które posłużą do refleksji etycznej. Przebieg omawianego zagadnienia w ogólności należy ocenić pozytywnie, gdyż obserwuje się tendencję ku lepszemu. Trzeba podkreślić, że jest to bardzo zaskakujące, bo zauważamy ciągły wzrost ruchu drogowego, a także wzrost ilości pojazdów, jak i wzrost osób podróżujących. Trzeba podkreślić, że ten wzrost między 1985 a 1994 wynosi 55,2%.⁴ Roczna liczba wypadków wynosi 116,2 wypadków na 10000 pojazdów, zaś w roku 1995 zmalała do 49,6. W tym samym czasie zmalała również liczba ofiar śmiertelnych z 6,8 do 1,8 w stosunku do 10000 pojazdów. Jest zaskakujące, że np. szczyt tamtej liczby wypadków śmiertelnych przypada na 1972r., a wówczas wydarzyło się 11078 wypadków śmiertelnych (30 osób ginęło dziennie).

W okresie od stycznia do grudnia 2000 roku odnotowano 57331 wypadków drogowych. W porównaniu z rokiem 1999, kiedy to wydarzyło się 55106 wypadków, liczba ta wzrosła o 2,23 %. W porównaniu zaś z rokiem 1998, kiedy to wydarzyło się 61855 wypadków, liczba ta spadła o 6749, zmniejszyła się również liczba osób poszkodowanych w tych wypadkach z 7080 zabitych w 1998 r. do 6730 w roku 1999 oraz analogicznie z 77560 do 68449 rannych. W roku 2000 obserwujemy wzrost rannych o 4,6% tj. z 68449 do 71638. Spada natomiast liczba osób, które w wyniku wypadku poniosły śmierć. W roku 2000 zginęło 6294 osób, co w porównaniu z rokiem 1999 stanowi spadek o 436 (6,5).⁵

W roku 2000 najwięcej wypadków miało miejsce w maju, sierpniu, wrześniu i październiku. W każdym tym miesiącu liczba wypadków samochodowych wyniosła 9% ogółem. Duża liczba jest zjawiskiem obserwowanym od kilku lat w miesiącach letnich oraz jesiennych.

Dokonując podział wypadków drogowych na poszczególne dni tygodnia, najwięcej wypadków oraz największą liczbę osób zabitych i rannych odnotowano pod koniec tygodnia, zwłaszcza w piątki (tj.16,5% ogółu) i soboty (15,2% ogółu). Weekendy pociągają za sobą najwięcej ofiar. Zjawisko wydaje się mieć związek ze znacznym zwiększeniem się natężenia ruchu w tych dniach.

W ciągu dnia najniebezpieczniejsze są godziny od 15.00 do 20.00, a szczególnie od 17.00 do 18.00, czyli w okresie szczytu komunikacyjnego związanego z powrotem do domu po pracy. Między godziną 16.00 a 19.00

³ Famiglia oggi 21(1998) s.41.

⁴ C i c c o n e L, *La vita umana*, Milano 2000, s.172.

⁵ Por. *Statystyki wypadków samochodowych na podstawie danych Komendy Głównej Policji*, File:// c:\ windows\ pulpit\ statystyka, htm: 01-06-21.

najwięcej osób zostało rannych. Najwięcej natomiast zginęło w przedziale czasowym między 17.00 a 21.00.⁶

Najmniej wypadków odnotowano w godz. 24.00-1.00 w nocy, a także między godz. 2.00-5.00, w tych samych godzinach również najmniej osób zostało rannych oraz najmniej poniosło śmierć.

Najczęstszym rodzajem wypadków było zderzenie się pojazdów w ruchu. W roku 2000 takich zderzeń zaistniało 23451, co stanowi 42,6% wszystkich wypadków. Zderzenia te pociągnęły za sobą najwięcej ofiar. W ich wyniku śmierć poniosło 2585 osób (38,3% ogół zabitych)⁷

W roku 2000 większość wypadków spowodowali kierowcy pojazdów. Byli oni sprawcami 44835 wypadków (co daje 78,3%). W wyniku tych zdarzeń śmierć poniosło 465 osób, a 59970 zostało rannych. Głównymi powodami wypadków było: niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (12471 wypadków), nieprzestrzeganie pierwszeństwa przejazdu (10448 wypadków), a także nieprawidłowe wykonywanie takich manewrów jak: wyprzedzanie, omijanie, wymijanie (5452 wypadki).

Kolejną grupę sprawców wypadków drogowych stanowią piesi. W 2000 roku spowodowali oni 10766 wypadków - śmierć poniosło 1315 osób, a rany odniosło 9822 uczestników ruchu. W roku 1999 piesi spowodowali 11440 wypadków, z czego śmierć poniosło 1465 osób, a rany odniosło 10385 uczestników ruchu. Podkreślić należy, iż ponad połowa (51,3%) wypadków z udziałem pieszych spowodowanych było ich niewłaściwym zachowaniem, tj.: nieostrożnym wejściem na drogę, nieprawidłowym przekraczaniem jezdni itd.

Najczęstszą przyczyną było nieostrożne wejście na jezdnię 6199 wypadków (tj. około 57% wszystkich zdarzeń spowodowanych przez pieszych), następnie nieprawidłowe przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym – 845 wypadków. W większości ofiarami śmiertelnymi w tego typu wypadkach są piesi.

Elementem, który w dalszym ciągu ma ogromny wpływ na niebezpieczeństwo na drogach, jest alkohol.⁸ Nietrzeźwi uczestnicy ruchu spowodowali w okresie od stycznia do grudnia 1999 roku 7944 wypadków, a w roku 2000 - 8012 wypadków. Grupę nietrzeźwych sprawców wypadków stanowią kierujący pojazdami. W analizowanym okresie nietrzeźwi stanowili 11,7% tzn. trzy osoby dziennie ginęły przez pijanych kierowców. Najmniejszą liczbę sprawców wypadków stanowią pasażerowie. Od stycznia do grudnia 2000 r. spowodowali oni 144 wypadki, które pociągnęły za sobą 25 ofiar śmiertelnych i rany odniesione przez 127 osób. Wśród

⁶ J.w., s. 1 z 6.

⁷ J.w., s. 3 z 6.

⁸ J.w., s.5 z 6.

kategorycznych rodzajów najczęstszym jest wypadnięcie pasażera, a główną przyczynę stanowi alkohol, nietrzeźwość pasażera.

Trzeba podkreślić, że obecnie obok alkoholu ogromny wpływ na niebezpieczeństwo mają różnego rodzaju produkty farmakologiczne, szczególnie środki uspakajające, a także narkotyki. Odsonił się nowy obraz, który nastroja pesymistycznie, gdyż uśpienia, złe samopoczucie spowodowane lekomanią, czy alkoholem, spowodowały pięciokrotny wzrost wypadków drogowych, tj. w 1985 - 0,56%, w roku 1996 – 2,47%⁹

Dzisiaj dyskusja dotyczy używania kasków i pasów bezpieczeństwa w czasie jazdy. Bez wątplenia stanowią one ważną funkcję ochronną. Poza tym wypadki drogowe pociągają za sobą wielkie koszty socjalne, tj.: wydatki na leki, szkody materialne, utratę dochodów z wykonywania pracy itd.

2. ASPEKT MORALNY

Pierwsza sprawa, która na początku powinna być przeanalizowana, dotyczy odpowiedzialności w omawianej kwestii. Wypadki przecież są konsekwencją wielu czynników, tj.: warunków drogowych i atmosferycznych, niedostosowania prędkości do warunków ruchu, wzmożonego ruchu itd. Najczęściej wszystkie czynniki odnoszą się do człowieka, do jego dojrzałości i odpowiedzialności. Prawie każdy roczny raport ukazuje, że liczba wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami stanowi wysoki procent w porównaniu z innymi okolicznościami. Wypadki spowodowane przez kierujących to około 78,3 % ogółu wypadków, defekty jak i awarie pojazdów stanowią 1,7 % przyczyn wypadków.¹⁰

OCENA MORALNA ZAGADNIENIA:

Prowadzenie pojazdów samochodowych (od motorowerów, poprzez samochody, autobusy do autopociągów) jawi się wyraźnie jako działanie niebezpieczne dla kierujących, pasażerów i innych użytkowników dróg. Niebezpieczeństwo bywa różne w zależności od okoliczności i sytuacji. Jednak na niebezpieczeństwo jest zawsze narażone ludzkie życie. Niejednokrotnie po wypadku mówi się, że była w niebezpieczeństwie integralność fizyczna lub tylko podkreśla się szkody materialne.

Sprawą bardzo ważną o charakterze ogólnym, a która pociąga wielkie konsekwencje, jest wymaganie etyczne, by pojazdem kierować z należyłą uwagą, roztropnie i delikatnie, tak jak się obchodzimy z materiałem wybuchowym. Uwaga i roztropność stają się istotnie ważne w sytuacji,

⁹ „L'automobile” 570 (1998) s. 7

¹⁰ J.w., s. 8.

kiedy grozi niebezpieczeństwo, np.: wynikające z nadmiernej prędkości lub braku dobrej widoczności, itd. Doskonałość etyczną, będącą rezultatem wytrwałej pracy nad sobą, stanowiącą wyznacznik moralnej wartości człowieka, nazywamy charakterem. Charakter musi posiadać każdy kierowca. Elementami charakteru w dodatnim znaczeniu są właściwe przekonania moralne, będące dyrektywami działania, następnie czynniki motoryczne aktów. Postawami w tym zakresie, które z czasem przybierają postać sprawności są tzw. cnoty kardynalne: roztropność, męstwo, powściągliwość, sprawiedliwość.

Cnota roztropności ujawnia się poprzez dokładne zachowanie norm regulujących ruch drogowy.¹¹ Roztropność domaga się zachowania przepisów drogowych, które są nakazem moralnym. Nakaz respektowania życia i integralności własnej i innych ludzi byłby oderwany od rzeczywistości i nierealny, gdyby ustało zwyczajne przestrzeganie norm, które mają za cel uskutecznić postępowanie człowieka. W życiu kierowcy ważna jest cnota powściągliwości. Powściągliwość stanowi praktyczne nakładanie ograniczeń wyznaczonych przez roztropność. Nie pozwala ona nadużyć posiadanej energii, normuje jej stosowanie; dopuszcza aktywizację sił dążeniowych w takiej mierze i nadaje jej właściwy kierunek ku dobru cnoty. Człowiek roztropny, ale niepowściągliwy, podobny jest w pewnych wypadkach do kierowcy pojazdu, który przy pełnej szybkości ma niesprawne hamulce. Powściągliwość umożliwia dawkowanie energii napędu, przejawiającej się w męstwie, ale sama jest zależna od dyrektywy

¹¹ Roztropność jest cnotą (udoskonaleniem) rozumu praktycznego, czyli rozumu w jego funkcji rozpoznawania, jak należy w konkretnej sytuacji czynić, aby zrealizować dobro moralne, a uniknąć zła. Każda decyzja podejmowana przez człowieka musi być wyznaczona przez poznanie i ocenę sytuacji, która jest punktem wyjścia dla podjęcia owej decyzji. Dzięki roztropności człowiek rządzi samym sobą. – „Bóg od początku stworzył człowieka i zostawił go w mocy rady jego” (). Kierując się sumieniem człowiek dokonuje wyborów najlepszych spośród tych, jakie zdołał rozpoznać i osadzić dzięki cnocie roztropności. Roztropność jest cnotą inicjatywy, zaangażowania, odpowiedzialności człowieka uczestniczącego świadomie, wolne w życiu moralnym. Człowiek działając uaktywnia strukturę władz i dyspozycji, dzięki którym uczestniczy w życiu moralnym. Roztropność nie działa w izolacji, jest zwornikiem wszystkich cnót. Ścisła łączność i bliskość cnoty roztropności z cnotą teologalną miłości, umożliwia zharmonizowanie w konkretnym życiu moralnym wyboru skierowanego na określone wartości płaszczyzny naturalnej z decyzją afirmacji losu wiecznego. „Bądźcie roztropni jak węże, a łagodni jak gołębice” (Mt 10,16). W miłości, która jest nadprzyrodzonym źródłem łączności, jedności wszystkich cnót, zawiera się ogólnozbawcza reguła postępowania według ostatecznego wzoru moralnego, jakim jest życie Chrystusa. Zob. Z. P a w ł a k, *Roztropność*, w: *Katolicyzm od A do Z*. Poznań 1994 ss. 54-55.

roztropności, a pośrednio od mądrości życia.¹² Działanie bez rozwagi jest działaniem niekompletnym, które się przeciwstawia wszystkim cnotom kardynalnym. Odpowiedzialność człowieka w tej materii jest dla chrześcijanina jednocześnie odpowiedzialnością za rozważne odczytanie wezwania Bożego i realizację zadania postawionego w planie Bożej mądrości. Mówimy tutaj o odpowiedzialności moralnej człowieka, w której instancją oceniającą jest sumienie, będące w wewnętrznej relacji do Boga. Podstawowym elementem tej odpowiedzialności jest przypisywanie komuś działania. To, że człowiek odpowiada moralnie za czyn, znaczy, że można mu go przypisać jako sprawcy. Zamiast „przypisywania” czynu mówi się tu niekiedy o „poczytaniu” go komuś. Tu już wyraźnie abstrahuje się od dobra lub zła działania, kładzie się nacisk na jego psychiczne uwarunkowania, a w szczególności na to czy posiada ono wystarczający stopień wolności. Drugim składnikiem odpowiedzialności moralnej jest czynnik zobowiązania.¹³

Pewien stopień odpowiedzialności ciąży na każdym w stosunku do wolności innych. Wolność, jaką obdarzony jest każdy człowiek, stanowi cenny dar, który jest udzielony w stanie potencjalnym i może być rozwijany. Ten rozwój stoi jednocześnie przed każdym jako zadanie na całe życie. Jego zaś realizacja stanowi tytuł nowej wielkości, godności człowieka. Człowiek może i powinien uwalniać się od tego, co obciąża i krępuje jego wolność dziecka Bożego. Może i powinien wychowywać się do wolności, dobrze z niej korzystać oraz pomagać innym wzrastać w prawdziwej wolności.¹⁴

Roztropność ujawnia się poprzez istotny jej składnik umiejętność przewidywania. W samej rzeczy, kto nie widzi już naprzód przed sobą planu tego, co zamierza podjąć, niczego nie dokona. Każda czynność winna być wykonana według pewnego planu, tak i każde przedsięwzięcie winno być podejmowane według pewnego planu, któremu jasno musi przyświecać cel.

Tę umiejętność przyjmowania planu w konkretnych warunkach jego realizacji nazywamy oględnością. Jest ona konkretnym dopełnieniem umiejętności przewidywania. Ilustracją niech będzie sztuka kierowania samochodem w mieście, która koniecznie wymaga oglądania się na wszystkie strony, a nawet w tył, aby się z innymi pojazdami nie zderzyć. Człowiek roztropny powinien być oględnym, to jest nie tylko przewidywać

¹² Por. S. Witk, *Sakrament pojednania*, Poznań 1977 ss. 354-358.

¹³ J. Fu ch s, *Podstawa wolności a moralność*, w: *Teologia moralna*, Warszawa 1974. ss. 96-115.

¹⁴ J. M a j k a, *Chrześcijańska koncepcja wolności, a prawo do wolności*, Znak 19 (1967) ss. 285-296. Por. K. W o j t y ł a, *Osoba i czyn*, Kraków 1969. ss. 109-155. Por. S. O l e j n i k, *W odpowiedzi na dar i powołanie Boże. Zarys teologii moralnej*, Warszawa 1979 ss. 128-129.

kolejne czynności swego planu, ale widzieć je zawsze w świetle konkretnych warunków, które go otaczają i których znajomość może się ogromnie przyczynić do sprawnego wykonania zamierzenia. Kierowca musi posiadać zmysł rzeczywistości, czyli oczy szeroko otwarte na to, co się dzieje wokół nas. W czasie kierowania pojazdem musi strzec się uporczywości i doktrynerstwa, które by chciało przeprowadzić zamierzony plan nieoględnie, czyli nie oglądając się na konkretne warunki, okoliczności nieraz nawet wbrew nim.

Roztropność kierowcy ujawnia się także w zapobiegliwości. Polega ona na tym, aby przewidywać nie tylko to, co sprzyja, ale to, co może wprost stanąć na przeszkodzie w przeprowadzeniu planu, aby niejako zabezpieczyć drogę tym możliwymi trudnościami i przeszkodami i aby mieć przeciw nim w pogotowiu odpowiednie środki. Dowodem zapobiegliwości jest gaśnica, która musi być sprawna, pod ręką, zapasowe koło, skrzynka z narzędziami, które winny znajdować się w każdym samochodzie, czy też środki konieczne.¹⁵

W wypadkach drogowych bywa zagrożone życie własne, a także życie drugich. Wiele z wypadków drogowych, których stale więcej ze względu na rozwój motoryzacji, jest zawinionych. Nie chodzi o świadome zabijanie, lecz o lekceważenie warunków bezpieczeństwa i przepisów drogowych.¹⁶

Innymi słowy: normy dotyczące ruchu drogowego obowiązują w sumieniu. Jedną z wielu autorytatywnych wypowiedzi Magisterium Kościoła Katolickiego brzmi: „Uczestnictwo urzeczywistnia się najpierw w podjęciu zadań, za które ponosi się odpowiedzialność osobistą; człowiek uczestniczy w dobru drugiej osoby i społeczności przez troskę /.../ Uczestnictwo wszystkich w urzeczywistnianiu dobra wspólnego pociąga za sobą, jak każdy obowiązek etyczny, wciąż ponawiane *nawrócenie* uczestników życia społecznego. Oszustwo i różne wykręty, przez które niektórzy uchylają się od przestrzegania prawa i przepisów odnoszących się do obowiązków społecznych, powinny być zdecydowanie potępione jako niezgodne z wymaganiami sprawiedliwości.”¹⁷

Sobór wyraźnie potępia tych, którzy „mało sobie wazą pewne normy życia społecznego, np. przepisy dotyczące ochrony zdrowia lub regulujące ruch pojazdów, nie licząc się z tym, że przez takie niedbalstwo narażają na niebezpieczeństwo życie własne i cudze” (KDK 30). Oprócz argumentu ochrony zdrowia i życia na rzecz obowiązywania przepisów drogowych w sumieniu, trzeba także wymienić argument dobra wspólnego. Porządek życia społecznego wymaga przestrzegania przepisów drogowych, bez których ten

¹⁵ J. Woroniecki, *Katolicka etyka wychowawcza*, Lublin 1986, t. II/1, ss. 36-43.

¹⁶ Por. J. Tróška, *Moralność życia cielesnego*, Poznań 1999, ss. 68-69.

¹⁷ KKK. 1914, 1916. Por. Jan Paweł II, Enc. *Centesimus annus*, 43. Sobór Watykański II, *Konst. Gaudium et spes*, 31.

porządek byłby niemożliwy. Odpowiedzialność moralna może być niewątpliwie ograniczona trudnymi warunkami jazdy, złą jakością drogi, zwłaszcza w okresie zimowym, co nie zwalnia jednak z potrzeby szczególnej odpowiedzialności.

Obowiązek przestrzegania przepisów w szczególności dotyczy także komunikacji powietrznej i morskiej. W tej pierwszej szczególnie ważna jest kontrola techniczna samolotów, jak też zapewnienie bezpieczeństwa przed porywaczami i zamachowcami. Nawet, jeśli porywaczom przyświecają szlachetne cele i motywy, nie usprawiedliwiają one zagrożenia życia pasażerów. Wszelki terroryzm, jak też porywanie zakładników, nigdy nie znajdują uzasadnienia moralnego, nawet jeśli mają miejsce w imię sprawiedliwości. Cel nie uświęca środków, z powodu których giną niewinni ludzie.¹⁸

Wina i ciężar nie spadają tylko wówczas, kiedy doszło do wypadku i są szkody, ale również wtedy, gdy ktoś podejmuje jazdę nieroztropnie i nieodpowiedzialnie. Nieroztropne kierowanie pojazdem podjęte przez kierowcę, które jest świadome i dobrowolnie chciane, staje się czynem niegodnym.

Jak ukazaliśmy w przedstawieniu kryteriów ogólnych, często spotykamy wielkie deformacje sumień. Bywają osoby dobrze wychowane, które jednak kierują samochodem lekceważąc niektóre przepisy prawa: czy to jadąc na „łysych oponach” lub tolerując liczne defekty pojazdu wyraźnie zdradzieckie dla własnego lub innych bezpieczeństwa, czy też chwalać się bardzo szybką jazdą, która zagraża życiu własnemu, jak i innych ludzi. Kierowca, będący pod wpływem nawet najmniejszej dawki alkoholu, nie powinien siadać za kierownicą, ponieważ alkohol odbiera mu zdolność do szybkiego reagowania, tak bardzo ważną dla ruchu drogowego.

3. OBOWIĄZKOWA FORMACJA SUMIENI.

W określaniu moralnie właściwej, szlachetnej drogi postępowania służy człowiekowi, oprócz wskazań prawa moralnego, osobiste poczucie, własne rozeznanie dobra i zła moralnego nazywane potocznie sumieniem. W życiu człowieka jawi się ona jako drogowskaz, świadek, a także sędzia ludzkich czynów. Sumienie ukazuje moralną wartość działania, jednocześnie przemawia z siłą wyrażonego autorytetu przez zachętę lub odrazę, wyrzut lub poczucie zadowolenia. Odzywa się także przed zamierzonym działaniem i to nie tylko jako zwykłe poczucie o tym, co dobre, a co złe, lecz jako osąd autorytatywny, wewnętrzne zobowiązanie, jakby narzucenie, nakaz lub zakaz bez odebrania jednak swobodnej decyzji. Roztropność jest cnotą dobrze wychowanego sumienia.

¹⁸ Por. B. Hä r i n g , *Liberi e fedeli in Cristo*, Roma 1981, s. 209.

Genezy głosu sumienia i jego autorytatywnego charakteru trzeba upatrywać ostatecznie w Bogu, w Jego powołaniu kierowanym do każdego człowieka indywidualnie. „*W głębi sumienia - pisze Jan Paweł II w Veritatis Splendor - człowiek odkrywa prawo, którego sam sobie nie nakłada, lecz któremu winien być posłuszny i którego głos, wzywający go zawsze tam, gdzie potrzeba, do miłowania i czynienia dobra, a unikania zła, rozbrzmiewa w sercu nakazem: czyń to, tamtego unikaj. Człowiek bowiem ma w swym sercu wypisane przez Boga prawo, wobec którego posłuszeństwo stanowi o jego godności i według którego będzie sądzony (por. Rz 2,14-16). Sumienie jest najtajniejszym ośrodkiem i sanktuarium człowieka, gdzie przebywa on sam na sam z Bogiem, którego głos w jego wnętrzu rozbrzmiewa.*”¹⁹

Głos sumienia jest powszechnie uznawaną normą oceny moralnej. Stanowi równocześnie praktyczną dyrektywę postępowania godnego człowieka i realizującego najwyższe jego powołanie. Może dojść do wypaczenia sumienia. Trzeba dążyć do formowania sumienia świątłego i dojrzałego, aby mogło być niezawodnym źródłem oceny i normy moralnej.²⁰

Sumienie powinno być uformowane, a sąd moralny oświecony. Sumienie dobrze uformowane jest prawe i prawdziwe. Formuluje ono swe sądy, kierując się rozumem zgodnie z prawdziwym dobrem chcianym przez mądrość Stwórcy.²¹ Wychowanie sumienia jest nieodzowne w życiu każdego człowieka, który jest poddany negatywnym wpływom, a przez grzech-kuszony do działania przeciwnego.

Formowanie sumienia ludzi, tj. potencjalnych kierowców, jest jednym z najważniejszych obowiązków moralnych, który może się przeciwstawić złu i powstrzymać tragedię „niepotrzebnej rzezi”, która ciągle nas dotyka i boli. Formowanie sumienia, znajomość prawa, czyli Kodeksu Drogowego, są oczywiście niezbędne, ale niewystarczające. Mamy nauczać właściwego szacunku do życia ludzkiego własnego i innych, wraz z wszystkim implikacjami moralnymi zawartymi w tym stwierdzeniu. Niezbywalne prawa do życia stanowią przecież element konstytutywny społeczeństwa

¹⁹ VS 54; por. Sobór Watykański II, Kons. *Gaudium et spes*, 16; por. S. Olejnik, *Teologia moralna fundamentalna*, Włocławek 1998, ss. 233-288.

²⁰ W Botoz, *Formacja sumienia według św. Alfonsa*, w: Sumienie wyznacznikiem ludzkiej moralności w nauce św. Alfonsa Liguori, na tle współczesnych tendencji teologicznych, Warszawa 1997, ss. 85-102; J. Kochel, *Formacja sumienia* HD 60(1991) nr 4 s 52-56; S. Rosik, *Aplikatywna funkcja roztropności*, RTK 18(1971) nr 3 ss. 21-34; S. Rosik, *Sytuacjonizm etyczny a chrześcijańska roztropność. Studium teologiczno-moralne*, Poznań 1986, ss. 103-119; S. Rosik, *Wezwania i wybory moralne. Refleksje teologiczno moralne*, Lublin 1992, ss. 241-254; A. Szostek, *Rola Kościoła w kształtowaniu dojrzałego sumienia*, W drodze 1986, nr 2 ss. 54-64.

²¹ KKK 1783.

cywilnego i jego prawodawstwa. Życie ludzkie jest święte, ponieważ od samego początku domaga się stwórczego działania Boga, pozostaje na zawsze w specjalnym odniesieniu do Stwórcy. Bóg jest Panem życia, od jego początku aż do końca.²²

Życie i zdrowie fizyczne są cennymi dobrami powierzonymi nam przez Boga. Mamy się o nie rozsądnie troszczyć, uwzględniając potrzeby drugiego człowieka i dobra wspólnego. Katechizm Kościoła Katolickiego powie: „Cnota umiarkowania uzdalnia do unikania wszelkiego rodzaju nadużyć dotyczących pożywienia, alkoholu, tytoniu i leków. Ci, którzy w stanie nietrzeźwym lub na skutek nadmiernego upodobania do szybkości zagrażają bezpieczeństwu drugiego człowieka i swemu własnemu – na drogach, na morzu lub w powietrzu, ponoszą poważną winę”²³

Sumienie formuje się w procesie oczyszczenia moralnego w sakramencie pokuty. Pokutę trzeba pojmować w świetle odrodzonej miłości. Prócz pracy osobistej ogromną pomocniczą rolę spełniają takie społeczności jak: rodzina, autorytet Kościoła i państwa. Na formację kształtowania sumień ludzi młodych wpływa moralny porządek, właściwa orientacja i konsekwencja moralna dorosłych. Jeśli chodzi o ludzi młodych, trzeba uwrażliwiać na pseudo- wartości i niemądre szpanowanie.²⁴ Odnośnie tego zagadnienia G. Perico napisał: „Walczyć z głupotą piratów drogowych” narażających się ustawicznie na niebezpieczeństwo; czy też karać szalonych kierowców, którzy myślą drogi publiczne z torami wyścigowymi. Należałoby stworzyć wobec piratów drogowych pewną niechęć, odrazę, jak to się czyni wobec pijaka, który w centrum miasteczka niejednokrotnie się kompromituje będąc napitym.²⁵

Trzeba podkreślić, że jest to cel bardzo ambitny i dążyć do niego trzeba zdecydowanie. To dążenie do celu musimy mieć stale w świadomości. Należy także pogłębiać współpracę z rodziną, szkołą, grupami młodzieżowymi, korzystać z środków przekazu i współdziałać z różnymi grupami wychowawczymi. W krajach chrześcijańskich szczególną rolę do spełnienia posiada Kościół.

²² Kongregacja Nauki Wiary, Instr. *Donum vitae*, Wstęp, 5.

²³ KKK 2290.

²⁴ Por. S. Rosik, *Sumienie jako wyznacznik moralności*, w: Powołanie człowieka. Poznań-Warszawa 1983, ss. 221-223. Por. J. Fuchs, *Moral und Moraltheologie nach dem Konzil*, Freiburg-Basel-Wien 1967, ss. 85-88.

²⁵ G. Perico, *Delitti stradali*, w: *Problemi che scottano*, Ancora Milano 1976, ss. 55-68; por. G. Perico, *Delitti della stradali*, w: *A difesa della vita*. Centro studi Sociali, Milano 1965, ss. 473-513.

4. ZADANIA PAŃSTWA

Poza formowaniem sumień jest jeszcze ważna sprawa, którą winno spełnić Państwo w ramach cnoty roztropności. Troska o obywateli ze strony Państwa musi przede wszystkim dotyczyć ich potrzeb elementarnych, czyli zachowania życia i zdrowia oraz zapewnienia im materialnych i duchowych warunków egzystencji.

Poważnym zadaniem i obowiązkiem Państwa jest ochrona porządku prawnego. Chodzi oczywiście nie o same formuły prawne, choć ich znaczenie jest niewątpliwe, ale o porządek prawny, gwarantowany sprawczym działaniem organów dozoru i przymusu, a jeszcze pewniej – wyrobionym poczuciem praworządności wśród obywateli.

Przedmiotem szczególnej troski państwa o obywateli jest bezpieczeństwo życia ludzkiego. Troska ta jest jednocześnie poważnym obowiązkiem czynników powołanych specjalnie do wykonywania związanych z tym funkcji.

Wszystkie zadania i obowiązki państwa, ciężące na organach jego władzy, dadzą się sprowadzić do pewnej jedności. Wyraża ją zasada pomocniczości. Państwo winno ochraniać i zabezpieczać prawa wchodzących w jego skład osób i mniejszych społeczności, a szczególnie społeczności naturalnych i koniecznych. Ostatecznie zaś służyć musi swym członkom, ludziom, przez trwałe urzeczywistnianie dobra wspólnego.

Państwo ma moralny tytuł karać za wykroczenie; po stwierdzeniu oczywiście, że można je poczytywać delikwentom, czyli po uznaniu ich rzeczywistej winy. W rozumieniu teologii kara winna być naturalnym owocem winy moralnej. Przestępca, który zaciąga winę, winny jest kary. Przez sprawiedliwość w wymierzaniu kary mam na uwadze kilka elementów; naprawę naruszonego porządku moralnego jak i funkcję leczniczą i wychowawczą kary. Oczywiście celowość kary obejmuje dobro społeczne.²⁶

Dlatego Państw powinno zatroszczyć się o wprowadzanie do szkół tak zwanej „edukacji drogowej”, która mówiłaby o naprawianiu czy budowaniu nowych dróg, eliminowanie wszystkiego, co może prowadzić do wypadków, czy uaktualnieniach Kodeksu Ruchu Drogowego uwzględniającego sytuację na drogach. Państwo może zwiększyć wymagania poprzez system karny i przymusowe przestrzegania przepisów drogowych oraz wiele innych możliwości. Na bezpieczeństwo ruchu drogowego istotny wpływ ma represjonowanie sprawców naruszeń obowiązujących w nim przepisów. Plagą społeczną jest nietrzeźwość uczestników ruchu drogowego. Dążąc do ograniczenia Państwo Polskie zdecydowało się zaostrzyć represje za

²⁶ S. Olejnik, *W odpowiedzi na dar i powołanie Boże. Zarys teologii moralnej*, Warszawa 1979, ss.744-778.

niektóre zachowania w ruchu drogowym. Dokonano tego ustawą z dnia 14 kwietnia 2000 r.²⁷ Z dniem 15 grudnia 2000 r. wszedł w życie przepis tej ustawy ustanawiający jako przestępstwo prowadzenie pojazdu mechanicznego w ruchu lądowym, wodnym i powietrznym przez osobę znajdującą się w stanie nietrzeźwym lub pod wpływem środków odurzających, zagrożone grzywną, karą ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat dwóch.²⁸

Aktualnie trwają prace w Sejmie nad projektem kompleksowej noweli Prawa o Ruchu Drogowym, która zmierza do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego m. in. przez wprowadzenie na obszarze zabudowanym dopuszczalnej prędkości pojazdu lub zespołu pojazdów na poziomie 50 km/h.²⁹

Pragnę zaznaczyć, że ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o Ruchu Drogowym – obowiązująca niewiele ponad trzy lata, była już sześć razy nowelizowana, co nie ułatwia jej przestrzegania przez uczestników ruchu drogowego. Warunkiem jej przestrzegania, jak zresztą w ogóle prawa, jest znajomość uregulowań prawnych, a ze względu na ciągłe zmiany adresaci norm mają wątpliwości, jakich zachowań wymaga od nich prawo, są zdezorientowani, jak mają postąpić w danej sytuacji. Problem ten potęguje się w dziedzinie ruchu drogowego z tego powodu, że unormowania w tym zakresie dotyczą szerokich rzesz społeczeństwa, a nadto tę dziedzinę normują nie tylko przepisy ustawowe, ale także rozporządzenia.

Życie ciała znajduje się pod opieką chrześcijańskiej miłości. Nie wolno więc wystawiać na niebezpieczeństwo ani własnego, ani cudzego życia. Jest to wymaganie stawiane jednostce i społeczeństwu. Państwo ma obowiązek starać się za pomocą praw i odpowiednich urządzeń o bezpieczeństwo, zmniejszenie w miarę możliwości nieszczęśliwych wypadków w komunikacji. Każdy musi przez wzgląd na innych, przez zachowanie umiaru w szybkości i w ogóle przepisów o ruchu kołowym na drogach publicznych zapobiegać nieszczęśliwym wypadkom.

Państwo przede wszystkim nie może prowadzić takiej polityki, która by wywoływała niebezpieczeństwo zamieszania, a przez to zagrożenie życia obywateli.³⁰

²⁷ Kodeks Karny. Dz. U. Nr 48. poz. 548.

²⁸ Art. 178a., 1 kk.

²⁹ *Kodeks drogowy*, Zakamycze 2001, 28-29.

³⁰ G. P e r i c o , *Il peccato della strada*, w: *Studii Cattolici* 4 (1660) ss. 64-70.

BILANS OGÓLNY

Pragnę zaznaczyć, że polskie drogi należą do najniebezpieczniejszych w Europie. Na śmierć w wypadkach jesteśmy narażeni dwa trzy razy bardziej niż mieszkańcy Unii Europejskiej.³¹

Bank Światowy szacuje, że straty materialne, jakie ponosimy z tytułu wypadków i kolizji, sięgają rocznie ok. 3 mld. dolarów. Jednak ogromu ludzkich dramatów nie da się przeliczyć na pieniądze. Wprawdzie w ostatnich dwóch latach zmniejszyła się nieco liczba ofiar śmiertelnych, ale trudno jednoznacznie ustalić, jakie są tego przyczyny i czy jest to tendencja stała. Eksperti³² Banku Światowego, który ma finansowo wspierać działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, ostrzegają przed złudzeniami – rozwój motoryzacji i poprawa sytuacji ekonomicznej kraju będą powodować wzrost natężenia ruchu i zwiększenie się liczby wypadków. Bez skoordynowanych i prowadzonych na szeroką skalę przez Państwo działań nie ruszymy się z miejsca.

Propozycją takich działań jest program Gambit, którego autorzy zalecają skoncentrowanie na kilku podstawowych przyczynach zagrożeń, w tym m. in. na skłonności kierowców do jazdy z nadmierną szybkością, upodobaniu uczestników ruchu (również pieszych) do alkoholu, kłopotach z młodymi kierowcami, niebezpieczeństwie, na jakie narażone są osoby niechronione (piesi, rowerzyści). Politycy, urzędnicy, naukowcy, policjanci, samorządowcy, spierają się jednak, co konkretnie trzeba zrobić i kto ma się tym zająć. Co jest ważniejsze: modernizacja dróg, kampanie edukacyjne, nowy sprzęt czy etaty dla policji? W efekcie działania są przypadkowe i chaotyczne, czego przykładem są radary do automatycznego pomiaru prędkości (fotografują samochody jadące dość szybko), jakie dostała „drogówka”. Nie można ich szerzej stosować, bo policji brakuje pieniędzy na znaczki do korespondencji ze sprawcami wykroczeń. Dlatego preferowane są działania bezinwestycyjne, czyli nieustająca nowelizacja Kodeksu Drogowego. Wiara, że zmieniając prawo można zmienić rzeczywistość, jest u nas szczególnie mocno zakorzeniona.

Odślania się tu piękne pole działania dla rodziny i Kościoła. Trzeba po Bożemu spojrzeć na człowieka i ukazać jego powołanie w Chrystusie, wskazując na wzory osobowościowe wypracowane w przeszłości i odbudować całą aksjologię. Pięknie to już sformułował Pius XII *„Pozwólmy, aby na drogach zapanował klimat uprzejmości, powściągliwości, roztropności, stosowny do najlepszych tradycji chrześcijańskiej*

³¹ A. Grzelak, *Kronika 62 śmierci*, Polityka 27(2001) ss. 3-9

³² Źródło: Komenda Główna Policji.

cywilizacji”³³ Kościół powinien bardziej podkreślić godność człowieka i jego wzniosłe powołanie, a nie tylko restrykcyjne zachowanie prawa.

³³ Pius XII, *Discorso al.2^o .Congresso mondiale della federazione inetrnazionale della strada. (3.10.1955)*, w: *Discorsi e raddiomessaggi di Sua Santita Pio XII*, Tom XVII, Tipografia Poliglotta Vaticana, Citta del Vaticano 1956, s.276.