

Szczytno, 16 stycznia 2023 r.

Dr hab. Aleksander Babiński, prof. WSPol  
Wyższa Szkoła Policji w Szczytnie

## **RECENZJA**

### **rozprawy doktorskiej**

**Pana mgr. Jarosława Gorzawskiego**

**pt.: „ZDARZENIA DROGOWE JAKO KLUCZOWA DETERMINANTA W  
KSZTAŁTOWANIU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W POLSCE”**

przygotowanej

pod kierunkiem naukowym Pana dr. hab. Roberta Sochy, prof. AWSB.

W związku z uchwałą Rady Dyscypliny Naukowej Nauki o Bezpieczeństwie Akademii WSB nr 03/2022/2023 z dnia 08 listopada 2022 r. powołującą mnie na recenzenta w postępowaniu w sprawie nadania stopnia doktora, wypełniając powierzoną funkcję, przedstawiam niniejszą recenzję rozprawy doktorskiej Pana mgr. Jarosława Gorzawskiego pt.: „Zdarzenia drogowe jako kluczowa determinanta w kształtowaniu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce.

### **1. Charakterystyka rozprawy doktorskiej**

Przedstawiona do recenzji rozprawa doktorska stanowi opracowanie na temat zdarzeń drogowych jako kluczowej determinanty kształtowania bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, który to Pan mgr Jarosław Gorzawski przedstawił na 317 stronach. Składają się na nią następujące części: strona tytułowa, oświadczenia promotora i doktoranta (s. 1–2), wielopoziomowy spis treści (s. 3–4), wstęp (s. 5–9), stanowiące zasadniczą część dysertacji pięć

rozdziałów (s. 10–265), zakończenie (s. 267–272), wykaz skrótów (s. 273–274) oraz bibliografia (s. 275–293), a także 8 załączników (s. 274–313) i streszczenia (w języku polski i języku angielskim — s. 314–317). Merytoryczną, zasadniczą część rozprawy początkuje rozdział metodologiczny. Następne zostały poświęcone przedstawieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego (rozdział 2), przyczynom zdarzeń drogowych (rozdział 3), międzynarodowym praktykom w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego (rozdział 4) i kierunkom podejmowanych działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (rozdział 5). Treści te zostały zestawione w zakończeniu dysertacji naukowej, stanowiąc podsumowanie rozważanej problematyki, ze wskazaniem kierunków doskonalenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w zakresie .

## **2. Ocena metodologiczna rozprawy**

Rozwój cywilizacyjny człowieka i wzrost jego mobilności przez motoryzację doprowadził do tego, że niemal każdy stał się uczestnikiem ruchu drogowego. Bezpieczeństwo jego uczestników stało się niezwykle ważnym elementem życia społecznego, budzącym wiele emocji za sprawą własnych doświadczeń (często również traumatycznych) oraz medialnych doniesień o tragicznych zdarzeniach drogowych. Poznanie rzeczywistego stanu tego bezpieczeństwa wymaga badań naukowych obejmujących uczestników ruchu drogowego, pojazdy oraz otoczenie. Każda taka próba odbierana jest z zadowoleniem. Konieczność poznania naukowego zjawisk towarzyszących ruchowi drogowemu wynika z jego specyfiki. Z jednej strony determinuje rozwój motoryzacji dynamizujący gospodarkę i poziom życia społecznego, z drugiej zaś stanowi poważne źródło zagrożeń bezpieczeństwa dla samych uczestników ruchu, ale też osób znajdujących się w jego otoczeniu. Doktorant trafnie zasygnalizował tą problematykę we wstępie oraz rozwinął w podrozdziale 1 rozdziału I opisując sytuację problemową, uzupełniając jego treści o zagadnienia terminologiczne. Na tej podstawie sformułował dwa cele — poznawczy i użyteczny. Za cel poznawczy przyjął eksplanację oraz diagnozę uwarunkowań i rozwiązań mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, natomiast za cel

użyteczny — określenie obszarów działań wymagających doskonalenia na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Formując założenia badawcze sformułował ogólny problem badawczy oraz cztery szczegółowe (s.17). Główny problemem badawczy ujął w pytaniu: W jakich kierunkach konieczne jest doskonalenie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego celem obniżenia liczby zdarzeń drogowych? Posługując się kryteriami funkcji nauki (deskryptywna, eksplikacyjna, diagnostyczna i prognostyczna) wyszczególnił cztery problemy szczegółowe. Przyjęty cel i problemy badawcze pozwoliły sformułować hipotezę główną oraz cztery hipotezy szczegółowe. Przyjęta rozbudowana ich forma oraz odnoszenie się do dość ogólne sformułowanego czasokresu nie sprzyja ich zrozumieniu. Szczególnie w przypadku hipotezy szczegółowej drugiej nie sposób uniknąć wrażenia, że zawiera ona dwa różne przepuszczenia. Są one bliższe wnioskowi jak hipotezom. Można odnieść wrażenie, że doktorant już na tym etapie chciał wykazać trafność stawianych hipotez. Rozwiązaniu problemów badawczych i weryfikacji przyjętych hipotez sprzyjają treści poszczególnych rozdziałów pracy, które miały ukazywać odnoszące się do ich aspekty teoretyczne oraz empiryczne. Osiągnięcie celu badań wymagało przedstawienia nie tylko obowiązujących rozwiązań prawnych, stanowisk orzecznictwa i doktryny oraz danych statystycznych, ale i odpowiedniego przeprowadzenia procesu badawczego. Za słusnością przyjętego wyboru badawczego przemawia wykorzystanie opisanych metod badawczych (analiza, synteza, porównanie, wywiad ekspercki oraz krytykę źródeł — literatury i aktów normatywnych), które autor szczegółowo przedstawił i uzasadnił (s. 19 i 25). Autor, mimo zapowiedzi nieprecyzyjnie wskazał techniki i narzędzia badawcze, adekwatne do potrzeb przyjętych metod badawczych, które wykorzystywał w procesie badawczym. Szczególnie oczekiwane byłoby przedstawienie narzędzia służącego przeprowadzeniu wywiadu eksperckiego, co jednak nastąpiło w załączniku do recenzowanej rozprawy. Zastosowane przez doktoranta instrumenty badawcze okazały się jednak wystarczające. Pozwoliły one na rozwiązanie sformułowanego problemu badawczego oraz weryfikowanie sformułowanych hipotez badawczych,

przyczyniając się do osiągnięcia, z wystarczającym stopniem wiarygodności, zakładanego celu, któremu została poświęcona praca. O zadowalającym metodologicznym poziomie dysertacji przesądza nie tylko lektura rozdziału przedstawiającego założenia badawcze, ale również dalszych czterech części pracy.

### 3. Ocena merytoryczna pracy

Poza przedstawionymi w poprzedniej części recenzji uwagami odnoszącymi się do warstwy metodologicznej, którą przedstawił doktorant we wstępie i pierwszym rozdziale pracy, należy dokonać oceny kolejnych jej elementów — czterech kolejnych rozdziałów.

Pierwszy z nich (drugi) zatytułowany *Bezpieczeństwo ruchu drogowego* składa się z czterech podrozdziałów oraz uogólnień i wniosków. W pierwszym obszernym podrozdziale (26 stron) przedstawiono stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce oraz innych krajach Europy, poddając analizie powszechnie dostępne dane statystyczne. Zasadniczo obejmują one okres od 2011–2020 r. Zastanawiające jest jednak ograniczenie ich w niektórych przypadkach do lat 2014–2018. O ile zrozumiałe może być ograniczenie górnej granicy, to w ogóle niezasadne jest podawanie danych począwszy od 2014 r, kiedy w innych przypadkach wynosi on 2011 r. Jeszcze bardziej kłopotliwe na tle szczegółowych danych krajowych staje się ukazanie danych obrazujących bezpieczeństwo na drogach w 27 krajach Unii Europejskiej. Zastanawiający jest nie tylko ich zakres przedmiotowy, ale ograniczenie ich do 2020 r., przy jednoczesnym porównywaniu śmiertelności w latach 2001–2020. Z zadowoleniem należy odnotować odniesienia doktoranta do wskaźników światowych i krajów Europy nie będących członkami UE oraz kolebki motoryzacji — USA. Szkoda, że przytoczonych wskaźników nie poparł wskazaniem ich źródeł. W podrozdziale drugim autor klasyfikuje zdarzenia drogowe odnosząc się przede wszystkim do penalizacji dokonanej na gruncie prawa karnego. Doktorant charakteryzując efektywność podejmowanych działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, przedstawia przede wszystkim instytucjonalne opracowania badanego obszaru.

W podrozdziale czwartym, przedstawiając skutki zdarzeń drogowych w ujęciu społecznym i gospodarczym, dokonano prezentacji ich kosztów oraz zestawienia statystyczne odnoszące się do nich. Tu ponownie użyto różnych zestawień czasowych. Podsumowanie rozdziału nastąpiło w części zatytułowanej *Uogólnienia i wnioski*.

W rozdziale trzecim doktorant podjął próbę przedstawienia przyczyn zdarzeń drogowych, w odniesieniu do całego modelu ruchu drogowego odnoszącego się do uczestnika, pojazdu i otoczenia (U-P-O). W pierwszej kolejności przedstawia człowieka jako uczestnika ruchu drogowego, ukazując czynniki wpływające na jego zachowanie na drodze. W podrozdziale drugim przedstawiono element modelu ruchu drogowego jakim jest otoczenie. Logicznym byłoby przedstawienie wcześniej pojazdu, zgodnie z modelem U-P-O. Temu elementowi został poświęcony kolejny podrozdział. Omawiając infrastrukturę drogową i otoczenie drogi dostrzega znaczenie funkcji dróg, urządzeń drogowych oraz czynniki zagrożeń. Przedstawia przykładowe rozwiązania inżynierii drogowej mającej poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz założenia Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej na lata 2021–2024. W kolejnym podrozdziale odnosi się do stanu technicznego pojazdów. Ukazuje rozwój elementów bezpieczeństwa czynnego i biernego mających wpływ na występowanie zdarzeń drogowych. Rozdział kończą uogólnienia i wnioski przedstawionych w nim treści.

W rozdziale czwartym doktorant przedstawia międzynarodowe praktyki w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, koncentrując się na działaniach poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego podejmowanych w takich krajach Europy jak: Portugalia, Hiszpania, Norwegia oraz Słowacja. Szczególną uwagę skupia na tych działaniach, które okazały się najbardziej skuteczne, powodując ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych. Doktorant podjął badania zasadniczo odnosząc się do zastosowanych w tych krajach rozwiązań oraz wskaźniki śmiertelności z lat 2001–2020. Szczególnie w części dotyczącej Norwegii (s. 193–204) można odnieść wrażenie, że autor dokonuje tego odnosząc się właściwie do jednego opracowania przedstawiającego

interesujące go zjawiska (Statens vegvesen, Politiet, Trygg Trafikk, KS, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014–2017, Oslo 2014). Warto też zauważyć, że doktorant poddaje analizie praktyki wpływające na śmiertelność w latach 2001–2020, a rzeczony opracowanie raportuje zjawiska z lat 2014–2017 i prognoz na lata przyszłe. Podsumowanie rozdziału nastąpiło w części zatytułowanej *Uogólnienia i wnioski*. Nie wiadomo dlaczego podsumowując praktyki międzynarodowe autor wskazuje na osiągnięcia krajowe. Cennym jest spostrzeżenie, że osiąganie celów strategicznych w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego wymaga by jego środowisko zapewniało bezpieczeństwo dla całego systemu przewozu osób i ładunków, ale także było zgodne z oczekiwaniami jego użytkowników – o czym wprowadzający nowe rozwiązania wydają się nie zawsze pamiętać.

Ostatni, piąty rozdział dysertacji autor poświęca przedstawieniu kierunków działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dokonuje tego opierając się na przeprowadzonych badaniach własnych. Wyniki wywiadów z ekspertami, określające kierunki działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach, przedstawia w kolejnych podrozdziałach odnoszących się do: kierujących, niechronionych uczestników ruchu drogowego, infrastruktury drogowej, pojazdów oraz wykorzystanie międzynarodowych trendów. Poprzedza je przedstawienie kierunków działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa zidentyfikowanych przez ekspertów. Zostały one sklasyfikowane jako obszary determinujące zakres podejmowanych wyzwań, w zakresie: projektowania dróg, organizacji ruchu, konstrukcji i eksploatacji pojazdów, kontroli oraz edukacji. Również i ten rozdział kończą uogólnienia i wnioski. Tak jak w przypadku uogólnień i wniosków kończących poprzednie rozdziały, również i w nich można znaleźć takie, które trudno identyfikować z treściami przedstawionymi w rozdziale.

Podsumowanie treści dysertacji naukowej zostało dokonane w jej zakończeniu, ze szczególnym uwzględnieniem zagadnień stanowiących o realizacji procesu badawczego, ukierunkowanego na wykazanie rozwiązania problemu

badawcze stanowiące przedmiot badań, których efektem jest oceniana rozprawa. Realizując cel użyteczny przedstawia kierunki doskonalenia działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, które w świetle badań powinny przełożyć się na zmniejszenie liczby zdarzeń drogowych w Polsce. Jak stwierdza sam autor, niektóre z nich zostały już zrealizowane, w drodze nowelizacji przepisów ruchu drogowego, co powoduje, że wyniki badań nie wskazują nowych kierunków, a właściwie potwierdzają zasadność dokonanych zmian przepisów prawa. Nie dyskwalifikuje to jednak osiągnięcia zamierzonego celu badań.

Pewne uwagi można sformułować w zakresie dokumentowania poszczególnych treści pracy. W niektórych przypadkach ich brak utrudnia ocenę czy poszczególne treści dysertacji są wynikiem prezentowanego procesu badawczego, czy subiektywnym przekonaniem autora, które miało zostać zweryfikowane (przynajmniej w przedmiocie hipotez badawczych) w procesie badawczym. Niepokojąca jest również częstotliwość powoływania się na te same źródła, co było już sygnalizowane.

Zastrzeżenia można sformułować w zakresie opracowanego zestawienia bibliograficznego. Wyodrębniono w nim, traktując całościowo, akty normatywne i dokumenty. Szkoda, że nie wyodrębniono ich do oddzielnych części bibliografii. Zasługiwało na to również orzecznictwo, które w zestawieniu bibliograficznym zostało wykazane jedynie w dwóch pozycjach, choć w pracy zostały powołane cztery orzeczenia. Zastanawiające jest również zamieszczanie w bibliografii oryginalnych tytułów materiałów źródłowych i ich tłumaczeń. Wykazywanie w bibliografii pełnych adresów internetowych materiałów źródłowych oraz aktów normatywnych wraz z publikatorem określającym ich stan prawny, powoduje, że odnosi się wrażenie, że jest ona prostym przypisaniem treści odsyłaczy dolnych. Staranność wymagała nie tylko zastosowania hierarchii aktów normatywnych, ale również chronologicznego ich uporządkowania. Występujące niedoskonałości są jednak dość często występujące w zestawieniach bibliograficznych prac kwalifikacyjnych.

Dokonując oceny merytorycznej pracy należy również zauważyć, że zawiera ona szereg powtórzeń, stanowiących powszechnie znane i utarte stwierdzenia będące swoistymi uogólnieniami na temat stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Można odnieść wrażenie, że nie zawsze są one wynikiem prezentowanych treści, przez co nie mają one merytorycznego uzasadnienia. Mogą być jednak uznane za realizację zapowiadanej w rozdziale metodologicznym eksplanacji. W rezultacie z pewnością służą weryfikacji założonych hipotez.

Przedstawione uwagi merytoryczne wymagają uściśleń i wyjaśnień, co jest możliwe w dalszych etapach postępowania w sprawie nadania stopnia naukowego doktora. Ich wystąpienie nie dyskwalifikuje recenzowanej dysertacji naukowej, która zasługuje na całościową pozytywną ocenę.

#### **4. Ocena edytorska rozprawy doktorskiej**

Przedstawiona do oceny rozprawa doktorska, nie budzi poważniejszych zastrzeżeń edytorskich. Zawiera wszystkie elementy wymagane w tego typu pracach kwalifikacyjnych. Została opracowana poprawnie z dużą starannością, choć zawiera pewne potknięcia. Autor nie ustrzegł się przykładowo sformułowań potocznych czy mało dojrzałych. Świadczy to jednak o autentyczności wypowiedzi, wynikającej (jak sądzę) z zaangażowania autora oraz indywidualnego charakteru jego pracy. Wartości pracy nie umniejsza fakt występowania w niej pewnych potknięć i niedomagań warsztatowych, głównie w postaci tzw. literówek, powtórzeń czy powszechnie niewłaściwie stosowanych pauz, półpauz i łączników. Są one jednak na tyle powszechne, a zarazem wyjątkowe w ocenianej pracy, że nie rzutują na merytoryczną wartość całości dysertacji. Jest ona opracowaniem poprawnym w aspekcie językowym, terminologicznym oraz edytorskim.

#### **5. Zagadnienia do wyjaśnienia**

Poddana ocenie rozprawa przy jej całościowej pozytywnej ocenie wymaga uściślenia i wyjaśnienia następujących zagadnień:



1. Co zadecydowało o przyjęciu tak rozbudowanych, wielowątkowych hipotez badawczych?
2. Jaki przedział czasowy objęły przeprowadzone badania?
3. Co determinuje bezpieczeństwo ruchu drogowego — zdarzenia drogowe czy elementy systemu (uczestnik ruchu; pojazd; otoczenie)?
4. Jakie elementy systemu organizacyjno-prawnego służą weryfikacji przyjętej organizacji ruchu drogowego?
5. Czy dane statystyczne obrazujące zdarzenia drogowe w latach „protestu policjantów” oraz pandemii odzwierciedlają rzeczywisty stan bezpieczeństwa?
6. Czy wprowadzane ostatnimi laty regulacje prawne dotyczące bezpieczeństwa „niechronionych” uczestników ruchu drogowego spowodowały zmniejszenie zdarzeń z ich udziałem?

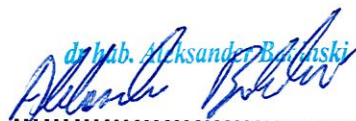
## **6. Wniosek końcowy**

Temat podjęty przez Pana mgr. Jarosława Gorzawskiego w ocenianej rozprawie doktorskiej, należy uznać za bardzo ważny społecznie, wobec powszechnego udziału w ruchu drogowym ludności. Badania naukowe, których podjął się doktorant bez wątpienia służą kształtowaniu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Uświadamianie czynników wpływających na ten stan zasługują na pozytywny odbiór niezależnie od tego czy dotyczy ono czynników determinującym zdarzenia drogowe, czy kształtujących bezpieczeństwo ruchu drogowego przez występowanie zdarzeń drogowych.

Zastosowany przez doktoranta proces badawczy, którego wyrazem jest recenzowana dysertacja, jest wystarczający do rozwiązania sformułowanego problemu badawczego oraz zweryfikowania sformułowanych hipotez badawczych. Pozwolił w zadawalającym stopniu osiągnąć zakładane cele — poznawczy i utylitarny.

Konkludując należy stwierdzić, że recenzowana rozprawa doktorska jest opracowaniem indywidualnie przedstawiającym bardzo szeroko zakrojony przez

autora obszar badawczy. Stanowi ciekawe ujęcie problemu odpowiadające wymogom stawianym tego typu pracom kwalifikacyjnym. Zasługuje ona na pozytywną ocenę i w związku z tym wnoszę o dopuszczenie jej do dalszego procedowania w przewodzie doktorskim zmierzającym do nadania Panu mgr. Jarosławowi Gorzawskiemu stopnia naukowego doktora nauk społecznych w dyscyplinie nauki o bezpieczeństwie.

dr. hab. Aleksander Babiński  


---