



Rozsądek na drodze

„Kolejne tragiczne święta”; „Czarna Wielkanoc”; „W minione święta na polskich drogach było trochę bezpieczniej niż w ubiegłym roku. Przy mniejszej liczbie wypadków zginęło jednak więcej osób”.

„Bilans ostatnich świąt wielkanocnych to 338 wypadków drogowych, w których zginęło 47 osób, a 483 zostało rannych. Ponadto zatrzymano 1411 nietrzeźwych kierowców”. Ranni, zabici, nietrzeźwi to także „nasi” kierowcy flotowi. Kierowcy, którym po świętach pozwoliliśmy zostawić rozsądek w domu.

Powyższe cytaty to nie czarny sen polskiej drogowki czy służby zdrowia. To polska rzeczywistość. Nagłówki i wiadomości z pierwszych stron gazet po ostatnich świątach wielkanocnych. Kolejny raz Polacy nie wykazali się rozwagą na drodze.

Co gorsze, brak rozwagi na drodze to zjawisko, które nie pojawia się tylko w okresie świątecznym czy podczas tak zwanych długich weekendów. Brak rozwagi na drogach to niestety codzienność, chociaż niemal każdego dnia słyszymy apele o zachowanie rozsądku na drodze, a media prześcigają się w akcjach promujących bezpieczne postawy za kierownicą.

Jaki jest ich wymierny efekt, trudno ocenić. Na pewno sytuacja na polskich drogach z roku na rok jest coraz lepsza. Niestety, tempo spadku liczby wypadków drogowych i liczby osób ginących na polskich drogach nie jest chyba dla nikogo wystarczające, na miarę założeń, planów i marzeń. Mimo to, według danych Komendy Głównej Policji, rok 2006 był najbezpieczniejszym na polskich drogach w okresie ostatnich 17 lat. Jak podaje policja, w ubiegłym roku wydarzyło się 45.844 wypadków drogowych, w których zginęło 5.103 osób, a 57.930 zostało rannych.

Co ciekawe, zmniejszenie liczby wypadków drogowych oraz spadek liczby osób zabitych i rannych osiągnęły przy stale rosnącej liczbie pojazdów poruszających się po polskich drogach. Obecnie porusza się po nich około 17 milionów pojazdów.



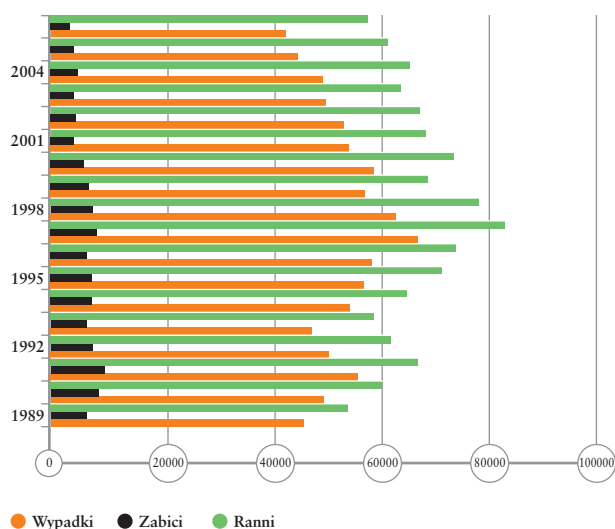
Radosław Walc
Hestia Loss Control,
specjalista ds. oceny ryzyka, zajmuje się zagadnieniami bezpieczeństwa flot pojazdów, z wykształcenia inżynier, absolwent Wydziału Mechanicznego Politechniki Gdańskiej, w Grupie Ergo Hestia od 2004 roku.

Tabela 1. Liczba wypadków drogowych oraz ich skutki w latach 1989-2006.

Lata	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	1989=100%	Ogółem	1989=100%	Ogółem	1989=100%
1989	46 338	100	6 724	100	53 639	100
1990	50 532	109,1	7 333	109,1	59 611	111,1
1991	54 038	116,6	7 901	117,5	65 242	121,6
1992	50 990	110,0	6 946	103,3	61047	113,8
1993	48 901	105,5	6 341	94,3	58 812	109,6
1994	53 647	115,8	6 744	100,3	64 573	120,4
1995	56 904	122,8	6 900	102,6	70 226	130,9
1996	57 911	125,0	6 359	94,6	71 419	133,1
1997	66 586	143,7	7 311	108,7	83 162	155,0
1998	61 855	133,5	7 080	105,3	77 560	144,6
1999	55 106	118,9	6 730	100,1	68 449	127,6
2000	57 331	123,7	6 294	93,6	71 638	133,6
2001	53 799	116,1	5 534	82,3	68 194	127,1
2002	53 559	115,6	5 827	86,7	67 498	125,8
2003	51 078	110,2	5 640	83,9	63 900	119,1
2004	51 069	110,2	5 712	84,9	64 661	120,5
2005	48 100	103,8	5 444	81,0	61 191	114,1
2006	45 844	98,9	5 103	75,9	57 930	108,0

Źródło: Komenda Główna Policji

Graficznie powyższa tabela przedstawia się następująco:



Wykres 1. Liczba wypadków drogowych i ich skutki w latach 1989 - 2006.

A oto dane ze szczególnym uwzględnieniem liczby osób, które zginęły na drogach w latach 1989 - 2006:

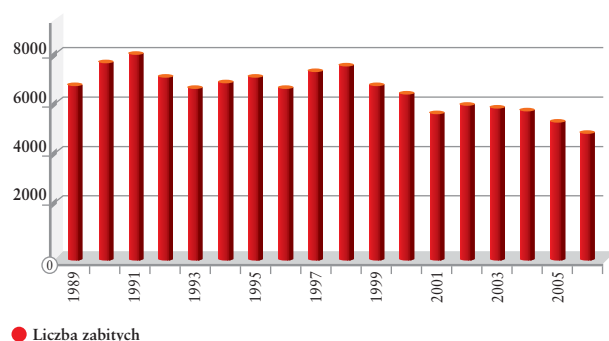


Tabela 2. Liczba wypadków drogowych oraz ich skutki w wybranych krajach europejskich.

Kraj	Wypadki drogowe	Ranni	Zabici	Liczba ofiar na milion mieszkańców	Liczba samochodów na 1000 mieszkańców
Polska	51 069	64 661	5712	150	314
Belgia	43 861	56 801	1162	112	467
Czechy	26 516	34 254	1382	135	373
Francja	85 390	108 429	5530	92	491
Hiszpania	94 009	138 383	4741	112	454
Holandia	31 635	37 976	1028	49	429
Litwa	6357	6416	752	218	384
Niemcy	339 310	440 126	5842	71	546
Słowacja	8443	11 190	603	112	222
Szwecja	18 029	26 582	480	53	456
Węgry	20 957	28 054	1296	128	280
Wielka Brytania	214 194	289 383	3371	56	463
Włochy	224 553	316 630	5625	97	581

Źródło: Serwis internetowy Komisji Europejskiej

Dla porównania warto przytoczyć statystyki z roku 1989. W owym czasie po polskich drogach poruszało się zaledwie 8,6 miliona pojazdów a wydarzyło się 46.338 wypadków drogowych, w których zginęło 6.724 osób, a 53.639 zostało rannych. Statystykę wypadków drogowych i ich skutków na przestrzeni ostatnich 17 lat przedstawiają tabela numer 1 i wykresy obok.

Jak łatwo zauważyć, najgorszy okres przypadał na lata 1997 - 1998. Wydarzyło się wtedy najwięcej wypadków drogowych, i obok roku 1991, lata te zebrały najtragiczniejsze żniwo w dziejach polskiej motoryzacji - największą liczbę ofiar śmiertelnych.

Na szczęście od tego czasu sytuacja systematycznie się poprawiała, by w 2006 roku osiągnąć najlepszy wynik od siedemnastu lat, pomimo stale rosnącej liczby pojazdów na polskich drogach.

Polska w Europie

Prześledźmy zatem, jak wygląda sytuacja „drogowa” Polski na tle innych krajów europejskich. Porównanie i analiza poszczególnych danych statystycznych pochodzących z raportu Komisji Europejskiej za 2004 rok, zamieszczonych w poniższej tabeli może doprowadzić do bardzo ciekawych wniosków. Tabela przedstawia dane dla wybranych krajów europejskich.

Teoretycznie na tle innych krajów europejskich poruszanie się po polskich drogach powinno być stosunkowo bezpieczne. Liczba wypadków drogowych, do których dochodzi co roku w Polsce, nie jest wyjątkowo duża. Dość powiedzieć, że w zbliżonej do nas wielkościowo i ludnościowo Hiszpanii takich zdarzeń występuje niemal dwa razy więcej, a w wielu mniejszych od Polski krajach

ich liczba jest zbliżona do tej występującej u nas. Zatem z jakiej przyczyny polskie drogi uznawane są za jedne z najmniejbezpiecznych w Europie?

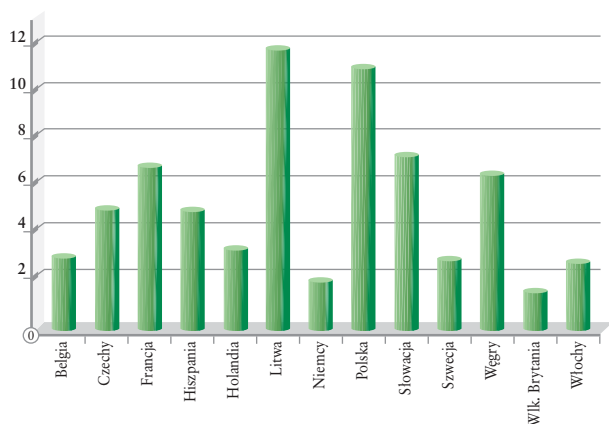
Jeśli wnikliwiej przyjrzymy się zamieszczonym w tabeli danym, okaże się, że to nie liczba wypadków decyduje o złej reputacji polskich dróg. Niebezpieczeństwo wynika ze skutków tychże wypadków. Jak się okazuje, Polska ma jeden z najwyższych współczynników zagrożenia życia mieszkańców, czyli liczby ofiar na jeden milion mieszkańców.

Dla Polski współczynnik ten wynosi aż 150. Oznacza to, że co roku na każdy milion mieszkańców naszego kraju aż 150 osób umiera na skutek wypadków drogowych.

Obok Polski tak złymi statystykami cechują się jeszcze tylko Litwa i niezamieszczone w tabeli Grecja, Cypr i Łotwa. Dla porównania łączny współczynnik zagrożenia życia mieszkańców we wszystkich krajach Unii Europejskiej wynosi 95, a najbardziej bezpieczne pod tym względem kraje w Europie mają współczynniki poniżej 50: Liechtenstein 29, Malta 33 i Holandia 49.

Oprócz współczynnika zagrożenia życia mieszkańców jest jeszcze jeden współczynnik opisujący stopień bezpieczeństwa poruszania się po drogach danego kraju. Jest nim współczynnik ciężkości wypadków, czyli liczby zabitych na 100 wypadków drogowych.

Niestety, stawia on nas w dużo gorszym świetle w stosunku do pozostałych krajów Europy niż przed chwilą omawiany współczynnik zagrożenia życia mieszkańców. Jego wysokość dla wybranych krajów europejskich przedstawiono na poniższym wykresie.



Wykres 2. Współczynnik ciężkości wypadków dla wybranych krajów europejskich w 2004 roku.

Z wykresu wynika, że tylko dwa kraje wyjątkowo negatywnie wyróżniają się na tle Europy. Te kraje to Litwa i Polska. Jak widać, w tych dwóch krajach ryzyko poniesienia śmierci na skutek wypadku drogowego jest największe ze wszystkich krajów Unii Europejskiej.

W Polsce na sto wypadków drogowych ginie aż jedenaście osób. To wyjątkowo dużo, jeśli uświadomimy sobie, że

ten współczynnik jest dla Polski dwukrotnie wyższy niż wynosi średnia unijna i wielokrotnie wyższy niż w najmniejbezpiecznych krajach, takich jak Niemcy czy Wielka Brytania, gdzie w stu wypadkach giną „niecałe” dwie osoby.

Jakie są więc przyczyny tak złego stanu rzeczy? Co przyczynia się do tak wyjątkowo tragicznych skutków wypadków drogowych w Polsce?

Przyczyn jak zwykle jest wiele. Na pewno wszystkiego nie da się zrzucić, i w zasadzie nie powinno, na karb starych i będących w złym stanie technicznym samochodów oraz fatalnej infrastruktury drogowej. Prawdą jest, że wiek i historia wielu polskich samochodów nie predestynują ich do miana najmniejbezpiecznych samochodów Europy, ale trudno uwierzyć by samochody Czechów, Węgrów czy Słowaków były dużo bardziej bezpieczne od polskich.

Zatem to inne czynniki wpływają na taką, a nie inną, sytuację. Bezsprzecznie najważniejsze z nich to stres, ciągły pośpiech, ale także brak zdrowego rozsądku, a co za tym idzie ułańska fantazja na drodze.

Kierowca flotowy

A jak na tym tle wypadają kierowcy flotowi? Czy zastanawiali się Państwo, jakimi kierowcami są wasi pracownicy? Czy potrafią bezpiecznie prowadzić samochód i czy na przykład plany sprzedażowe firmy względem pracownika są realne? Czy wiedzą Państwo, jakie zagrożenia stwarzają wasi kierowcy na drodze i jak naprawdę funkcjonuje Wasza flota?

Prawdopodobnie niewiele osób odpowiedzialnych za funkcjonowanie floty pojazdów w przedsiębiorstwach zadało sobie takie pytania. Jeszcze mniej zapewne starało się uzyskać na nie odpowiedź. Niestety, prawda na temat użytkowników samochodów flotowych jest porażająca.

Obrażenia ciała lub śmierć pracownika na skutek wypadku drogowego to najczęstsza przyczyna wypadków przy pracy.

Kierowcy będący w pracy stanowią zaledwie 5% wszystkich kierowców poruszających się po polskich drogach. Co ciekawe, jak wskazują badania, tych 5% kierowców jest sprawcami aż 33% wszystkich wypadków drogowych w Polsce, a aż w 50% wypadków bierze udział.

Jak więc widać, ogólny poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym zależy w dużej mierze od zachowań kierowców flotowych na drodze, od ich stanu psychomotorycznego oraz umiejętności.

Warto też pamiętać, że nawet jeśli kierowcy nie są uczestnikami zdarzeń drogowych, to dzięki dużej częstotliwości poruszania się istnieje duże prawdopodobieństwo, że jako pierwsi będą

na miejscu wypadku. Wtedy to od ich opanowania, wiedzy i wyposażenia samochodu może zależeć czyjeś życie, ale także czas dojazdu profesjonalnych służb ratowniczych czy choćby rozmiar szkód.

Najlepszy samochód to...

Jak to się dzieje, że tak niewielka społeczność ma tak duży wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce? Jak zwykle przyczyn jest wiele. Przede wszystkim to cel działania przedsiębiorstwa czyli generowanie zysku.

Niestety, coraz wyższe i ambitniejsze plany przekładają się najczęściej na wyższe cele sprzedażowe wyznaczane pracownikom. To z kolei zwiększa presję czasu i stres związany z wykonaniem zadania, przez co pracownicy spychają swoje bezpieczeństwo na drugi plan.

Należy też pamiętać, że kierowcy i samochody flotowe są najaktywniejszymi uczestnikami ruchu w ciągu dnia i poruszają się najczęściej w godzinach „szczytu”. Ponadto dla wielu młodych kierowców samochód służbowy to pierwszy w życiu samochód pozostający do ich własnej dyspozycji, a jeśli nie pierwszy w życiu to często pierwszy nowy pojazd o dużych osiągnięciach.

Taka „nobiletacja” prowadzi często do brawury na drodze i przeceniania własnych umiejętności. Duży i nowoczesny

samochód bywa także sposobem na zdobycie wyższej pozycji w grupie, a szybka i agresywna jazda - sposobem na zaimponowanie rówieśnikom.

Wiem lepiej

Innym niepokojącym zjawiskiem w polskich flotach pojazdów związanym z bezpieczeństwem ruchu drogowego jest świadome lekceważenie przez kierowców flotowych przepisów ruchu drogowego oraz zapisów regulaminów firmowych.

Zazwyczaj dzieje się to przy niewiedzy osoby zarządzającej flotą pojazdów (słaby nadzór i kontrola), ale bywają niestety przypadki, że przy jego „niemej” akceptacji.

Oba przypadki są niedopuszczalne we flocie i każdy administrator powinien zdawać sobie sprawę, że spoczywa na nim odpowiedzialność za życie pracowników poruszających się samochodami służbowymi. O ile w takim przypadku niewiedza administratora jest niewybaczalna, to już karygodnym zachowaniem jest świadome zezwalanie na łamanie przepisów przez własnych pracowników. Co ciekawe, szczególnie skłonni do obchodzenia przepisów są zawodowi kierowcy samochodów ciężarowych, po których można by się spodziewać dbania o własne bezpieczeństwo. Tym bardziej, że samochód to ich podstawowe narzędzie pracy, a także bardzo często - niemal drugi dom.

Kulturalny kierowca:

1. Jest życzliwy dla innych
2. Często się uśmiecha
3. Nie utrudnia życia innym kierowcom
4. Jeżeli to możliwe ułatwia poruszanie się,
5. Czynn timer pomaga
6. Przeprasza za nieodpowiednie zachowania
7. Dziękuje za miłe gesty i drobne uprzejmości

Bezpieczny kierowca

1. Dbą o dobry stan techniczny swojego pojazdu
2. Przed wyjazdem sprawdza:
 - mechanizm kierowniczy,
 - mechanizm układu hamulcowego,
 - stan i ciśnienie w oponach,
 - układ sygnalizacyjny i oświetleniowy,
3. Zawsze przestrzega przepisów Kodeksu Ruchu Drogowego
4. Nigdy nie prowadzi pojazdu po spożyciu alkoholu lub środków uspokajających
5. Nie prowadzi pojazdu gdy jest senny lub wyczerpany
6. Uzależnia prędkość pojazdu od własnych umiejętności, stanu technicznego pojazdu oraz warunków drogowych i atmosferycznych
7. Nieustannie kontroluje własne zachowanie, nie ulega emocjom
8. Prowadzi pojazd w sposób zdecydowany
9. Obserwuje innych kierowców - ocenia ich zachowanie z dozą nieufności
10. Nie podejmuje manewrów, jeżeli nie jest całkowicie pewny ich bezpiecznego wykonania
11. Nie pozwala, by samochód prowadziła osoba do tego nieupoważniona



*Zaskakującym zjawiskiem jest również wiara
polskich kierowców w zbawienne skutki
odpiętych pasów w momencie kolizji
lub wypadku drogowego.*

Pracownikom spółki Hestia Loss Control znane są przypadki poruszania się pojazdami służbowymi przez kierowców bez wymaganych uprawnień, pojazdami bez ważnych badań technicznych lub też bez dowodu rejestracyjnego, który wcześniej został zatrzymany przez policję.

Bardzo często zdarza się również, że kierowcy z pełną świadomością decydują się na jazdę niesprawnym samochodem, mimo że niesprawność ta dyskwalifikuje pojazd z ruchu.

Zaskakującym zjawiskiem jest również wiara polskich kierowców w zbawienne skutki odpiętych pasów w momencie kolizji lub wypadku drogowego, mimo że wszelkie badania wykazują jednoznacznie, że zapięte pasy bezpieczeństwa zmniejszają ryzyko powstania ciężkich obrażeń o 50%. Jednak wiara w ocalenie życia dzięki niezapięciu pasów jest na tyle duża, szczególnie wśród kierowców samochodów ciężarowych, że nawet bardzo niskie oficjalne wskaźniki używania pasów są zawyżone.

Oficjalne dane wskazują, że 37% kierowców samochodów ciężarowych i 43% pasażerów tych pojazdów zapina pasy bezpieczeństwa. Z rozmów przeprowadzonych z kierowcami wynika natomiast, że ten odsetek jest dużo mniejszy, a zdarzają się firmy, w których wszyscy kierowcy przyznali, że świadomie żaden z nich nie zapina pasów bezpieczeństwa.

Niebezpiecznych zachowań kierowców flotowych jest bardzo wiele i nie sposób ich wszystkich wymieni. Wcześniej przytoczone przykłady to jedynie wierzchołek góry lodowej.

Niestety wiele patologicznych zachowań pojawia się w momencie, gdy kierowcy flotowi utwierdzają się w przekonaniu, że ich administrator floty nie dysponuje wystarczającymi narzędziami nadzoru lub też decyduje się - w imię wyższych zysków firmy - na niezbyt rygorystyczne przestrzeganie regulaminu firmy i niewymaganie od swoich kierowców flotowych przestrzegania kodeksu ruchu drogowego.

Zdarzył się wypadek

Jak się okazuje, prędzej czy później takie działania przynoszą negatywne skutki dla firmy. „Przemykanie oka” trwa tylko do pewnego czasu. Do momentu wypadku, niekiedy śmiertelnego, w trakcie podróży służbowej. Dopiero wtedy następuje chwila refleksji. Czy firma zrobiła wszystko w celu zapewnienia kierowcy pełnego bezpieczeństwa i właściwych warunków pracy? Po zdarzeniu przedsiębiorstwo stara się zareagować. Często szuka „kozła ofiarnego” - winnego, który nie dopełnił obowiązków, wskutek czego nastąpiło tragiczne zdarzenie. Trzeba pamiętać, że pierwszą osobą, na którą padnie podejrzenie będzie zapewne administrator floty.

W gorącym powypadkowym okresie kierownictwa firm starają się również wprowadzić procedury, które według nich pozwolą na uniknięcie podobnych zdarzeń w przyszłości. Niestety działania i decyzje podejmowane w tym okresie mają zazwyczaj charakter jednorazowy i impulsywny, a trzeba pamiętać, że praca nad zwiększeniem bezpieczeństwa kierowców, pogłębianiem ich wiedzy i świadomości na temat zagrożeń drogowych oraz polepszaniem ich umiejętności musi mieć charakter długofalowy i opierać się na obiektywnych danych. Praca ta powinna być ukierunkowana przede wszystkim na kierowcę, a więc między innymi na procedury przyznawania i użytkowania pojazdu połączone z systemem kar i nagród, a także systemem szkoleń. Ponadto działania te powinny obejmować aktywne zarządzanie pojazdami (dobór i wycofanie pojazdu, serwis, naprawy, itp.) oraz procesy zarządzania szkodowością umożliwiające określenie newralgicznych obszarów floty i monitorowanie efektywności prowadzonych działań.

Zanim jednak zabierzemy się za te długofalowe, często kosztowne działania prewencyjne, może warto na dobry początek wpoić kierowcom naszej floty zasady bezpiecznego i kulturalnego kierowcy. Może te proste zasady poprawią w zdecydowany i szybki sposób bezpieczeństwo, a zdrowy rozsądek na stałe zagości na naszych drogach.

*Radosław Walc
radoslaw.walc@hestia.pl*