

ZA KIEROWNICĄ EDUKACJA

Tomasz Tkaczyk
Specjalista ds. oceny ryzyka, zajmuje się zagadnieniami bezpieczeństwa flot pojazdów - Hestia Loss Control. Z wykształcenia inżynier, absolwent Wydziału Mechanicznego Politechniki Gdańskiej. W Grupie Ergo Hestia od 2006 roku.



Kierowcy pojazdów służbowych stanowią niewielki odsetek wszystkich kierowców poruszających się po polskich drogach. Badania dowodzą, że ci kierowcy są sprawcami co trzeciego wypadku drogowego w naszym kraju! Każde nieszczęśliwe zdarzenie oznacza dla przedsiębiorstwa bardzo wysokie straty (utrata pracownika, koszty leczenia, koszt naprawy i ubezpieczenia, ewentualnie wymiana pojazdu na nowy, przestoje, niezadowolenie klientów), nie wspominając o czysto ludzkich dramatach dotyczących samych pracowników i ich rodziny. A jak wygląda edukacja kierowców w zakresie bezpiecznej jazdy? W jaki sposób wpłynąć na świadomość użytkowników aut firmowych, by do wypadków drogowych dochodziło jak najrzadziej?

28 października 2008 roku warunki do jazdy na trójmiejskiej obwodnicy były dalekie od ideału. Padający w nocy deszcz oraz gołoledź nakazywały kierującą zachować szczególną ostrożność i ograniczyć prędkość zgodnie ze wskazówkami wyświetlanymi na elektronicznej tablicy informującej o stanie drogi. Niestety, do warunków drogowych nie potrafił się zastosować użytkownik samochodu ciężarowego, którego pojazd przy próbie skrętu w prawą stronę wpadł w poślizg i w efekcie stanął w poprzek jezdni. Rozpędzony osobowy Fiat Seicento nie miał szans na uniknięcie zderzenia. W wyniku wypadku oba samochody zostały poważnie uszkodzone, a ich kierowcy trafili do szpitala. Co łączyło poszkodowanych? Obaj kierowali pojazdami służbowymi, posiadali prawo jazdy od niespełna sześciu miesięcy, a wskazówki na szybkościomierzach ich samochodów znacznie przekraczały dozwolony limit. Brak doświadczenia, nieumiejętność zareagowania w krytycznej sytuacji i brawura doprowadziły do groźnego w skutkach zdarzenia.

Polityka każdego przedsiębiorstwa zakłada generowanie jak największych zysków, co wiąże się z ambitnymi planami i celami stawianymi przed każdym z pracowników. Realizacja zadań oznacza stres - jest on nieodłącznym „towarzyszem podróży” użytkownika pojazdu. Pod wpływem stresu, presji czasu, kierujący samochodem

służbowym cele sprzedażowe przedkładają nad własne bezpieczeństwo. Dość często też dochodzi do wypadków drogowych z udziałem aut flotowych, których kierowcy poprzez agresywną, szybką i niezgodną z przepisami jazdę stają się sprawcami tragedii. Uświadamianie kierowców i propagowanie zasad bezpiecznej jazdy powinno być więc jednym z głównych celów strategii bezpieczeństwa floty komunikacyjnej.

Obowiązki kierowcy samochodu służbowego

Posiadacz auta służbowego - niczym pracownik obsługujący linię przemysłową - powinien znać przepisy i zasady dotyczące użytkowania pojazdu, będącego zarazem wizytówką i należącego do zasobów firmy. Sposób przekazania pracownikom takich informacji jest niezwykle istotny. Jednym z rozwiązań może być stworzenie podręcznika wydawanego kierowcom w momencie otrzymania pojazdu firmowego. Jego treść ustala kierownictwo wyższego szczebla, zamieszczając w nim przede wszystkim podstawowe reguły, także zasady użytkowania auta oraz mechanizm motywowania do bezpiecznej jazdy. Użytkownik pojazdu służbowego powinien mieć teoretyczną wiedzę w zakresie prawidłowego zachowania w nieprzewidzianych sytuacjach oraz znać

zapisy, które będą jednocześnie obowiązkami kierowcy, a przyczynią się do poprawy jego bezpieczeństwa na drodze. Do wyżej wymienionych zapisów mogą przykładowo należeć zakazy:

- prowadzenia rozmów telefonicznych bez posiadania zestawu głośnomówiącego,
- wysyłania wiadomości SMS lub korzystania z urządzeń elektronicznych podczas jazdy,
- palenia tytoniu i spożywania posiłków podczas jazdy,
- przewożenia osób postronnych czy też zwierząt lub materiałów niebezpiecznych.

Elementarnym obowiązkiem kierowcy powinna być również kontrola stanu technicznego pojazdu przed rozpoczęciem podróży. Do równie istotnych czynności zaliczamy prace związane z diagnostyką samochodu, mające spory wpływ na bezpieczeństwo. Przykładem jest regularne sprawdzanie stanu opon, dbałość o jak najmniejsze ich zużycie (okresowa wymiana w zależności od temperatury i warunków pogodowych), uzupełnianie płynów eksploatacyjnych.

Teoria

Nowo zatrudnieni kierowcy wraz z pracownikami od lat zasiadającymi za „kółkiem” powinni cyklicznie odbywać szkolenia związane z bezpieczeństwem w ruchu drogowym. Szczególnie warto zwrócić uwagę na grupę

kierowców, która wraz z nabywanym doświadczeniem popada w rutynę. W tym przypadku należałoby położyć nacisk na uświadomienie pracownikowi niebezpieczeństw, jakie mogą powstać na drodze podczas agresywnej i brawurowej jazdy. *Mam szybki i nowoczesny samochód, prawo jazdy posiadam od wielu lat, umiem pokonywać wszelkie trudności* - niestety, często takie podejście użytkowników pojazdów mechanicznych do zachowania na drodze prowadzi do kolizji i wypadków.

Do celów instruktażowych można wykorzystywać doświadczenie ekspertów zewnętrznych, ekspertów szkół doskonalących technikę jazdy, a także lokalnych ośrodków szkolenia kierowców bądź wykładowców policyjnych, którzy przekazując teoretyczną wiedzę dotyczącą bezpiecznej jazdy, wskazują najczęstsze błędy popełniane przez kierowców na drodze. Niektóre szkoły organizują także kursy z ratownictwa drogowego i zasad udzielania pierwszej pomocy. Jako ciekawostkę można przytoczyć fakt, że szkolenia z zajęć teoretycznych, dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego coraz częściej prowadzą utytułowani kierowcy rajdowi. Popularność takich autorytetów sportowych, jak Krzysztof Hołowczyc, Tomasz Czopik czy też mistrz świata z Finlandii, Ari Vatanen, ma znacznie większą „siłę rażenia” i skupia uwagę słuchaczy na tematyce bezpiecznej jazdy.

Jak podaje Komenda Główna Policji, w wyniku wypadków drogowych w 2008 roku śmierć na polskich drogach poniosło 5.437 osób. To znacznie mniejszy wynik

Wykres 1. Tendencja występowania ofiar śmiertelnych w latach 1999 - 2008.

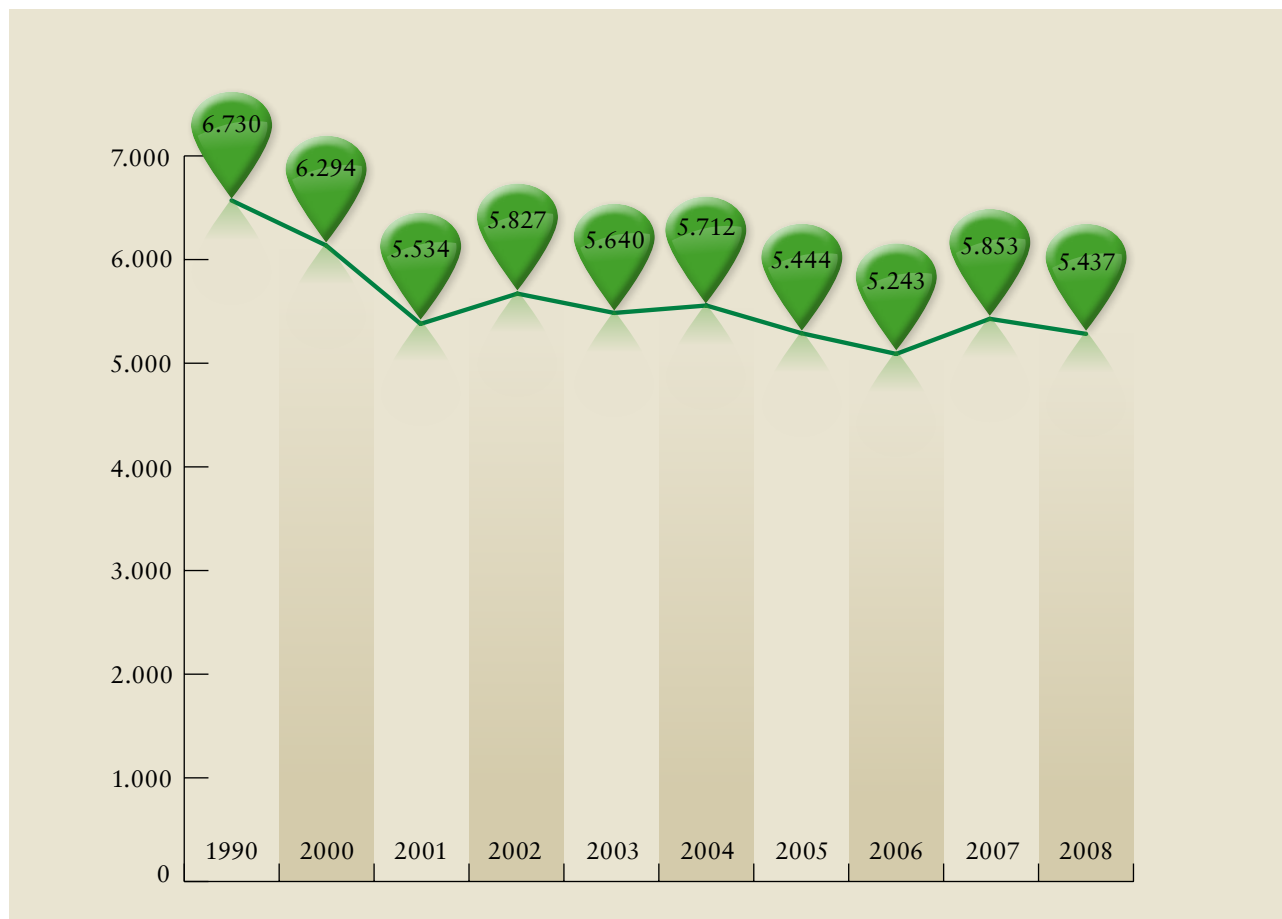


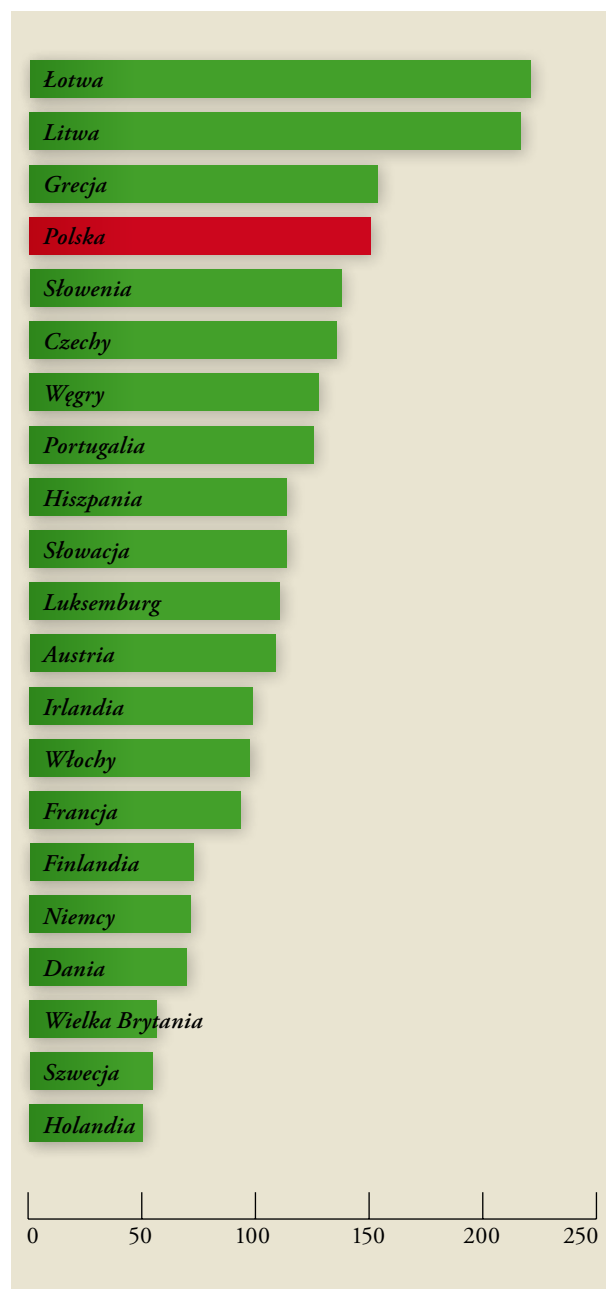
Tabela 1. Wypadki drogowe i ich ofiary w krajach Unii Europejskiej w 2004 roku.

Kraj	Wypadki	Zabici	Ranni	Zabici na 1 mln mieszkańców
Łotwa	5 081	516	6 416	220
Litwa	6 090	752	7 427	216
Cypr	2 080	117	3 176	154
Grecja	15 514	1 619	21 538	153
Polska	51 069	5 712	64 661	150
Słowenia	12 721	274	18 723	137
Czechy	26 516	1 382	34 254	135
Węgry	20 957	1 296	28 050	127
Portugalia	38 930	1 294	52 009	125
Estonia	2 240	170	2 851	124
Belgia	47 619	1 353	64 389	122
Hiszpania	98 243	4 751	145 562	113
Słowacja	8 443	603	11 190	113
Luksemburg	692	49	1 079	110
Austria	42 657	878	54 608	108
Irlandia	5 403	379	7 579	98
Włochy	202 627	5 625	292 000	97
Francja	85 390	5 530	108 429	93
Finlandia	6 952	375	8 791	72
Niemcy	339 310	5 842	440 126	71
Dania	6 209	369	7 546	69
Wielka Brytania	213 043	3 368	286 979	56
Szwecja	18 322	480	26 582	54
Holandia	28 976	804	34 181	50
Malta	1 060	13	1 190	33
Razem UE	1 286 144	43 551	1 729 336	95

Źródło: CARE Europejska Baza Danych o Wypadkach Drogowych.

styczeń 2010

Wykres 2. Liczba ofiar śmiertelnych na 1 milion mieszkańców.



Funkcjonalne działanie wszystkich podzespołów wchodzących w skład zabezpieczeń czynnych będzie możliwe tylko wtedy, gdy stan techniczny pojazdu będzie regularnie monitorowany i doprowadzany do jak najlepszej jakości.

niż ten z roku 1998, kiedy to zginęło 6.730 osób. Tendencje występowania ofiar śmiertelnych w ciągu minionych 10 lat przedstawiono na wykresie 1. Przy stale rosnącej liczbie pojazdów zarejestrowanych w Polsce niechlubne statystyki mogą jednak ulegać systematycznemu zwiększeniu.

W Unii Europejskiej co roku w wypadkach drogowych ginie ponad 43 tys. ludzi, a 1,7 mln osób zostaje rannych, z czego 150 tys. pozostanie niepełnosprawna do końca życia. Zagrożenie śmiercią w wypadku drogowym w Polsce jest jednym z najwyższych w Europie i w 2004 roku kształtowało się na poziomie 150 zabitych na 1 milion mieszkańców, czyli było blisko trzykrotnie wyższe niż zagrożenie w najlepszych w dziedzinie bezpieczeństwa na drogach: Holandii, Szwecji czy Wielkiej Brytanii. Obrazuje to wykres 2.

Niestety, bardzo często głównymi sprawcami wypadków drogowych są kierowcy firmowi. Menedżerowie zarządzający flotą mają wpływ na poprawę bezpieczeństwa swoich pracowników, sięgając poprzez wybór samochodów wyposażonych w systemy zabezpieczeń czynnych i biernych. Jakie auto wybrać? Dynamiczny, elegancki, zaopatrzone w nowoczesne urządzenia elektroniczne (radio, DVD, nawigacja) pojazd? A może jednak postawić na samochód, który projektant „ubrał” w wiele urządzeń minimalizujących skutki wypadków?

Zanim zostanie podjęty wybór, należałoby się zapoznać z narzędziami mogącymi pomóc użytkownikowi w wyjściu z najtrudniejszej, krytycznej sytuacji. Systemy zabezpieczeń czynnych są rozwiązaniami technicznymi zapobiegającymi kolizjom bądź wypadkom. Do nich należą między innymi układy pomagające w parkowaniu auta, system ABS (zapobiegania blokowaniu kół podczas hamowania), system kontroli trakcji (głównym zadaniem jest niedopuszczenie do nadmiernego poślizgu kół pojazdu podczas przyspieszania).

Zabezpieczenia bierne są elementami minimalizującymi efekty kolizji i wypadków na drodze. Do nich między innymi należą poduszki powietrzne (im więcej, tym lepiej), pasy bezpieczeństwa, odpowiednio hartowane szyby, posiadające wzmocnienia i kontrolowane strefy zgniotu nadwozia.

W nowoczesnych i bogato wyposażonych pojazdach pojawia się również system Pre-Safe. To zabezpieczenie wyczuwa moment zagrożenia i stara się przygotować pojazd oraz kierującego na ewentualność niebezpieczeństwa. Czas pomiędzy wykryciem zagrożenia a kolizją jest wykorzystany na domknięcie otwartych okien bądź rozsuwanego dachu, ustawienie foteli czy też na zapięcie pasów bezpieczeństwa.

Jednak bezpieczeństwo podróży nie zależy głównie od marki auta i urządzeń zabezpieczających samochód, ale od świadomości kierującego. 97% zdarzeń na drodze zależy tylko i wyłącznie od człowieka. Statystyki Komendy Głównej Policji dowodzą, że ponad 80% z nich stanowią kolizje i wypadki zawinione przez kierującego. Pomijając takie przyczyny, jak nietrzeźwość kierowcy (12% wypadków) czy zaśnięcie lub zaślabnięcie za kierownicą (2%), większość zdarzeń drogowych

spowodowana jest więc niekompetencją kierowcy i nieświadomie popełnianymi przez niego błędami. Powyższe przykłady odnoszą się jedynie do zachowania kierującego, które bezpośrednio przyczyniło się do wystąpienia wypadku. W rzeczywistości zaś przyczyną wystąpienia niebezpiecznej sytuacji na drodze mogą być: brawura i fantazja użytkownika, nieprawidłowa ocena odległości, prędkości czy też brak dostatecznej znajomości przepisów ruchu drogowego (wymuszenie pierwszeństwa, nieprawidłowe wyprzedzanie w niedozwolonym miejscu). Minimalizacja błędów związanych z techniką i umiejętnością prowadzenia pojazdu może odbywać się w szkołach doskonalących jazdę.

Edukacja

Kurs w szkole doskonalenia jazdy powinien przejść każdy kierowca bez względu na jego staż za kółkiem.

Analizując wypadki drogowie na przestrzeni 2008 roku, można dostrzec, że najbardziej niebezpiecznymi miesiącami dla kierowców są: czerwiec, lipiec, sierpień oraz październik. W okresie letnim duża liczba zdarzeń wynikała przede wszystkim ze zwiększonego natężenia ruchu drogowego. Wówczas to dochodziło do wypadków, w których ginęło najwięcej osób.

Przełom okresu jesiennego-zimowego „sprzyjał” wypadkom z udziałem pieszych. Zapadający wcześniej, ograniczający widoczność zmrok sprawia, że kierowcom znacznie trudniej poruszać się po drogach. Ponadto spory wpływ na liczbę zdarzeń mają nieprzewidywalne i niesprzyjające warunki pogodowe.

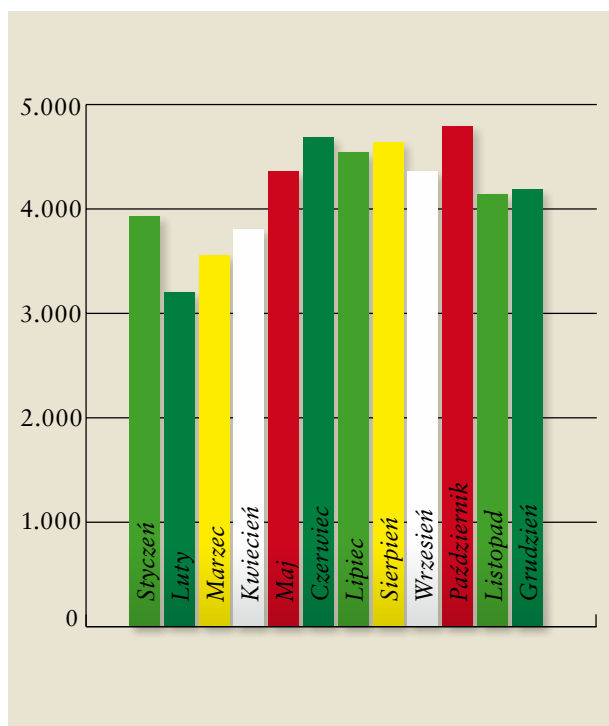
Jak radzić sobie z tymi trudnościami? Kierowcy pod okiem doświadczonych instruktorów oraz na specjalnie przystosowanych do nauki autach i torach mogą „odświeżyć” oraz rozszerzyć umiejętności nabyte podczas kursów na prawo jazdy oraz wielogodzinnych podróży służbowych.

Z obserwacji ekspertów prowadzących zajęcia doskonalące technikę jazdy wynika, że błędy popełniane przez kierowców są zawsze takie same: nieprawidłowa ocena sytuacji, błędna decyzja i styl prowadzenia pojazdu. Zaawansowane zajęcia mają w programie jazdę po śliskim, mokrym torze (na podobieństwo trudnych, zaskakujących warunków drogowych występujących na drodze), manewrowania na zakrętach z „luźno” zamocowanymi, tylnymi kołami (fotografia 1), próby wyprowadzenia auta z niekontrolowanego poślizgu, czy też operowanie hamulcem.

W terminologii nauki bezpiecznej jazdy pojawia się często nazwa Eco Driving. Jest to określenie związane z ekonomiczną i ekologiczną jazdą. Spiesz się powoli,



Fotografia 1. Nauka manewrowania. Źródło: www.ttsc.pl.



Wykres 2. Częstotliwość zdarzeń drogowych w roku 2008.

a zaoszczędzisz - taka filozofia jazdy samochodem narodziła się ponad dziesięć lat temu w Finlandii i skutecznie jest wprowadzana w życie w wielu krajach całego świata. Program oszczędnego użytkownika auta z zachowaniem bezpieczeństwa na drodze jest nowym trendem w Polsce, chętnie stosowanym przez instruktorów i ekspertów placówek związanych z nauką bezpiecznej jazdy. Kilka prostych zasad szkolenia z Eco Driving pozwala kierowcy zmniejszyć w znaczący sposób zużycie paliwa oraz podzespołów pojazdu (klocki, tarcze

hamulcowe, amortyzatory). Jazda ekologiczna ma również spory wpływ na obniżenie emisji szkodliwych produktów spalania.

Warto zwrócić uwagę na stwierdzenie psycholog dr Renaty Rosmus w wywiadzie dla AutoCentrum.pl: Samochód dla człowieka to nadal dość duży wydatek. Oprócz tego jest również wskaźnikiem prestiżu i niejako pozycji społecznej. Dotyczy to nie tylko aut prywatnych, ale i służbowych. To drugie odpowiada pozycji, jaką jego użytkownik zajmuje w pracy. Są ludzie, którzy będą dbać o auto służbowe tak, jak dbają o własny wizerunek. Inni wychodzą z założenia, że jedynie użytkują taki pojazd. Dbać o niego ma firma. Z tego samego powodu, ludzie jeżdżą takimi autami mniej ostrożnie. Nie ponoszą przecież kosztów związanych z naprawami. Są ludzie, którzy nie przywiązują się do miejsc, w których pracują, nie identyfikują się z nimi, a czasem nawet nie lubią. Osoby bardziej związane ze swoją firmą są bardziej świadome wydatków, które związane są z eksploatacją auta. Bardzo często firmy dbają o swoich pracowników, budują poczucie więzi. Dzięki niej pracownicy są bardziej lojalni, a co za tym idzie, inaczej traktują firmowe mienie. Nie będą też narażać swojego pojazdu na awarie czy niebezpieczeństwo kraksy.

Zarządzający zasobami flotowymi menedżer poprzez stosowanie wdrożonych procedur i obowiązków ma wpływ na świadomość pracownika i edukowanie go w zakresie bezpiecznej jazdy. Kierowcy po nabytych i rozszerzanych cyklicznie umiejętnościach czują większą odpowiedzialność za użytkowany pojazd oraz są bardziej zmotywowani do poprawy jakości pracy. Firma zaś, dbając o bezpieczeństwo pracowników, buduje poczucie więzi z nimi, co owocuje lepszą współpracą i wymiernymi efektami choćby w postaci zmniejszonych kosztów napraw i ubezpieczenia pojazdów (statystyki dowodzą, że firmy regularnie organizujące swoim pracownikom zajęcia praktyczne i teoretyczne są w stanie zmniejszyć szkodowość o 20%).



Jak jeździć, żeby uniknąć kolizji i wypadku?

Poniższe reguły obowiązują oczywiście wszystkich kierowców, nie tylko tych, którzy jeżdżą samochodami służbowymi. Zatem - kierowco, pamiętaj! Naprawdę możesz wpłynąć na bezpieczeństwo własne i innych użytkowników dróg.

- Przewiduj sytuację na drodze, nawet gdy znajdujesz się na drodze z pierwszeństwem przejazdu bierz pod uwagę fakt, że kierowcy jadący drogą podporządkowaną mogą źle ocenić odległość bądź prędkość.
- Bezwzględnie używaj kierunkowskazów.
- Pamiętaj o tak zwanym martwym polu w lusterku przed rozpoczęciem wyprzedzania.
- Obserwuj pieszych i uważaj na okolice przystanków, zdejmując nogę z gazu.
- Zwolnij przy przejściach dla pieszych bez sygnalizacji.
- Unikaj gwałtownych manewrów i jeźdź płynnie.
- Stosuj hamowanie pulsacyjne, a w aucie z systemem ABS hamuj do podłogi.
- Nie daj się oślepić - w nocy nie wpatruj się w reflektory aut z naprzeciwka a lekko w prawo.
- Nie wyprzedzaj w miejscach: gdzie występują skrzyżowania lub wyjazdy z dróg podporządkowanych, na wzniesieniach, zakrętach.
- We mgle nie zbliżaj się do poprzedzających pojazdów.
- Nie „siedz na ogonie“ jadącym przed tobą. Zachowuj bezpieczną odległość.
- Jeśli hamujesz silnikiem, naciśnij co jakiś czas na pedał hamulca.
- Nie blokuj lewego pasa - służy on do wyprzedzania.
- Używaj wyobraźni i nie zakładaj optymistycznie: „zmieszczę się” albo: „zdążę”...

Tomasz Tkaczyk
tomasz.tkaczyk@hestia.pl