

Tadeusz Dyr, Stanisław Wodyński, Sławomir Pędzik

# PKS w Ostrowcu Św. SA

## sygnatariuszem Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

### Wstęp

W 2001 r. Komisja opublikowała Białą Księgę<sup>1</sup>, która określała kierunki i instrumenty europejskiej polityki transportowej do 2010 r. Wśród nich znalazły się działania związane z poprawą bezpieczeństwa w transporcie, a w szczególności zmniejszenia liczby ofiar wypadków drogowych. Istotność tych działań potwierdzona została także w przeprowadzonym przez Komisję Europejską w 2006 r. przeglądzie realizacji europejskiej polityki transportowej<sup>2</sup>.

Wśród inicjatyw Komisji Europejskiej zmierzających do realizacji celów polityki transportowej w zakresie poprawy bezpieczeństwa drogowego jest Europejska Karta Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (EKBRD). Przystąpienie do niej przedsiębiorstwa PKS w Ostrowcu Św. SA – będącym pierwszym przewoźnikiem autobusowym w Polsce, który sygnował kartę – jest okazją do prezentacji zagadnień związanych z bezpieczeństwem transportu w Unii Europejskiej. Są one przedmiotem niniejszego artykułu.

### 1. Bezpieczeństwo w europejskiej polityce transportowej

W 2000 r. na drogach Unii Europejskiej (UE-27) zdarzyło się niemal 1,5 mln wypadków, w których zginęło 56,5 tys. osób, a prawie 2 mln zostało rannych<sup>3</sup>. W tej sytuacji poprawa bezpieczeństwa w transporcie drogowym stała się jednym z najistotniejszych celów europejskiej polityki transportowej. W Białej Księdze z 2001 r. Komisja Europejska przyjęła, że do 2010 r. liczba ofiar wypadków drogowych powinna zmniejszyć się o połowę. Dla osiągnięcia tego celu zaproponowano wdrożenie instrumentów w zakresie harmonizacji kar i promocji nowych technologii.

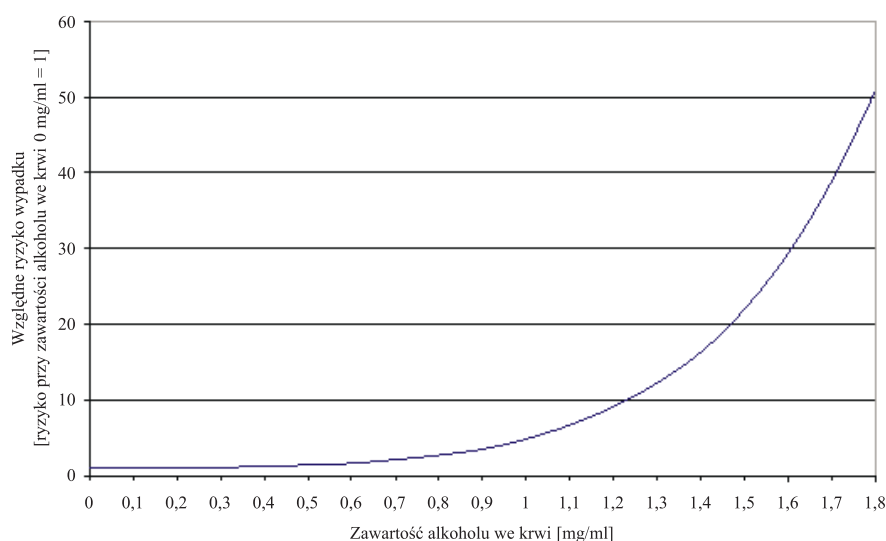
W poszczególnych krajach członkowskich Unii Europejskiej zakres

kontroli i kar jest zróżnicowany. Kierowcy wiedzą, w których krajach muszą przestrzegać przepisów, a w których mogą czuć się prawie bezkarnie. Zdarzają się przypadki, że kierowca, który utracił prawo jazdy w jednym kraju otrzymuje je w innym. Konieczna jest zatem harmonizacja kar w ramach Unii Europejskiej. Przy określonych naruszeniach prawa, kary (natychmiastowe unieruchomienie pojazdu, utrata prawa jazdy) powinny być nakładane niezależnie od narodowości kierowcy i miejsca, w którym nastąpiło to naruszenie.

Harmonizacja kar i kontroli obejmować powinna w szczególności jazdę z nadmierną prędkością i po spożyciu alkoholu oraz po zażyciu narkotyków lub leków wpływających na zdolność do bezpiecznego prowadzenia pojazdów. 17 stycznia 2001 roku Komisja przyjęła zalecenie zachęcające państwa członkowskie do ustanowienia ogólnej granicy 0,5 mg/ml jako maksymalnego

dopuszczalnego poziomu alkoholu we krwi kierowców, a 0,2 mg/ml dla kierowców zawodowych, motocyklistów i kierowców niedoświadczonych.

Statystyki dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego w Unii Europejskiej potwierdzają, że alkohol jest przyczyną 25% wypadków. Jednocześnie szacuje się, że udział przejazdów wykonywanych przez kierowców, u których poziom alkoholu we krwi wynosi co najmniej 0,5 mg/ml stanowi 1% ogólnej wielkości ruchu drogowego. Badania potwierdzają, że istnieje korelacja pomiędzy zawartością alkoholu we krwi, a poziomem ryzyka wypadku. W przypadku zawartości alkoholu we krwi na poziomie 0,8 mg/ml (jest to dopuszczalna wartość w trzech krajach UE, tj. Wielkiej Brytanii, Irlandii i Luxemburgu) ryzyko wypadku jest 2,7 razy większe niż u trzeźwego kierowcy. Zawartość alkoholu 1,5 mg/ml powoduje, że ryzyko wypadku jest 22 razy większe niż u trzeźwych kierowców. Alkohol ma



Rys. 1. Wpływ alkoholu na ryzyko wypadków

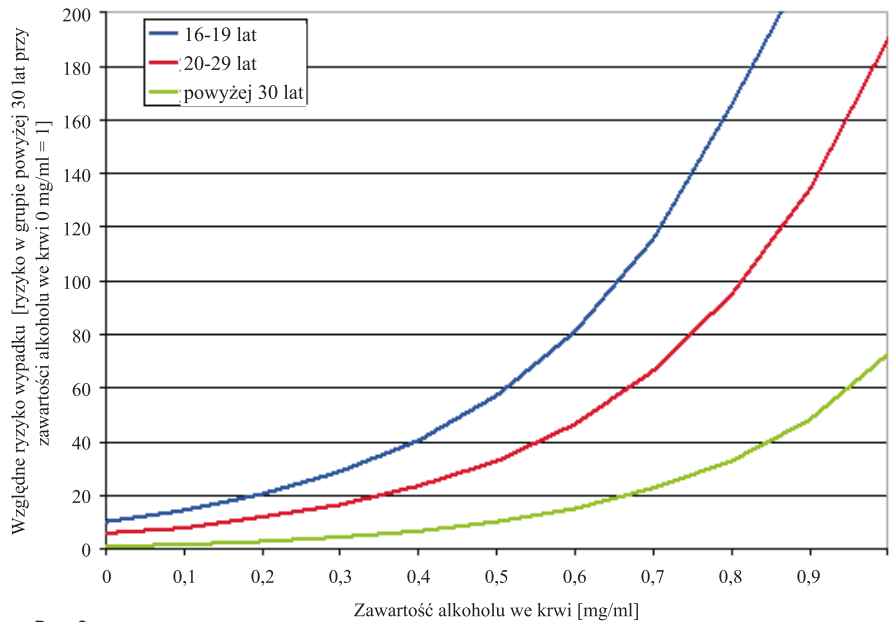
Źródło: R. P. Compton, R. D. Blomberg, H. Moskowitz, M. Burns, R. C. Peck, D. Fiorentino, Crash rate of alcohol impaired driving. 2002: Proceedings of the sixteenth International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety ICADTS, Montreal. Tu za: Alcohol. SafetyNet (2009) Alcohol, 16.10.2009, s. 11.

także istotny wpływ na skutki wypadków. Zagrożenie wypadkiem śmiertelnym przez kierowców, u których poziom alkoholu we krwi wynosi 1,5 mg/ml jest 200 razy większe niż u kierowców trzeźwych<sup>4</sup>. Zależność ryzyka wypadku od poziomu zawartości alkoholu we krwi przedstawiono na rysunku 1. Spożycie alkoholu jest szczególnie istotnym czynnikiem ryzyka wypadków w grupie młodych kierowców (rys. 2). Względne ryzyko wypadku ze skutkiem śmiertelnym przy zawartości alkoholu we krwi na poziomie 0,5 mg/ml u kierowcy w wieku 16-19 lat jest niemal 60 razy większe niż u kierowcy trzeźwego w wieku powyżej 30 lat.

Czynnikami zwiększającymi ryzyko wypadków jest zażywanie narkotyków i niektórych leków. Szczególnie niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego ma połączenie alkoholu i narkotyków. Z badań prowadzonych w Holandii i Francji wynika, że nawet niewielkie spożycie alkoholu (zawartość we krwi 0,5-0,8 mg/ml) przy jednoczesnym zażyciu narkotyków zwiększa wskaźnik względnego ryzyka wypadków o ok. 50%<sup>5</sup>.

Ofiarami wypadków są najczęściej ludzie młodzi. W 2005 r. na drogach czternastu krajów Unii Europejskiej (UE-15 bez Niemiec) zginęło niemal 6 tys. osób w wieku 15-24 lat (rys. 3). Stanowiło to 22,8% ogółu zabitych na drogach. Podkreślić tu należy, że wypadki drogowe są najczęstszą przyczyną śmierci w tej grupie wiekowej (rys. 4).

Istotnym obszarem europejskiej polityki transportowej w obszarze poprawy bezpieczeństwa jest promocja nowych technologii. W tym zakresie Komisja Europejska podejmuje działania zmierzające do stosowania zintegrowanego podejścia do bezpieczeństwa na drogach, obejmującego projekty i technologię budowy pojazdów (w tym technologii zapobiegania wypadkom oraz współpracy pojazd-infrastruktura „e-Safety”), infrastrukturę oraz zachowanie użytkowników dróg<sup>6</sup>. W 2009 r. przyjęte zostało rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009<sup>7</sup>. Reguluje ono wymagania techniczne w zakresie homologacji pojazdów silnikowych pod kątem licznych elementów z zakresu

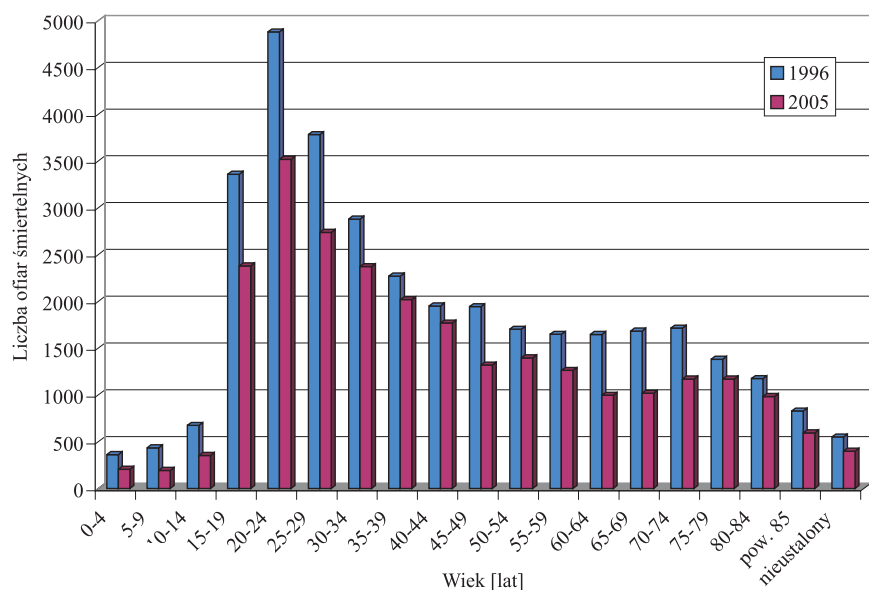


Rys. 2. Wpływ alkoholu na ryzyko wypadku śmiertelnego wg grup wiekowych  
Źródło: M. Keall, W. Frith, T. Patterson, The influence of alcohol, age and number of passengers on the night-time rate of driver fatal injury in New Zealand. *Crash Analysis & Prevention*, 2004, Vol. 36. Tu za: Alcohol. *SafetyNet* (2009) Alcohol, 16.10.2009, s. 11.

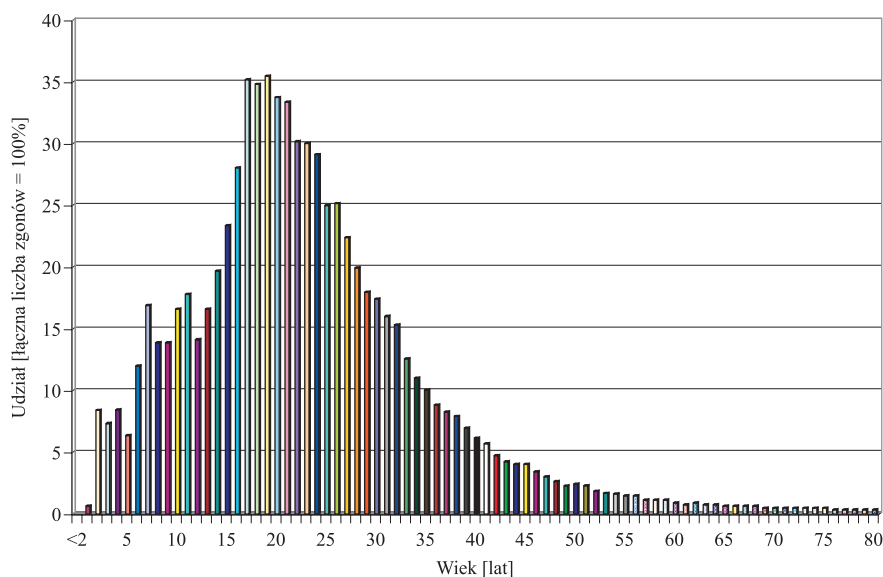
bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Rozporządzenie to dotyczy pojazdów do przewozu osób, ładunków oraz przyczep. Stosowane ono będzie od 1 listopada 2011 r.

Zgodnie z przywoływanym rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 pojazdy muszą być projektowane, konstruowane

i montowane w sposób minimalizujący ryzyko urazów u ich pasażerów i innych użytkowników dróg. Producenci muszą także zagwarantować, że pojazdy spełniają odpowiednie wymagania określone w rozporządzeniu i w środkach wykonawczych do niego, a w szczególności odnoszące się do:



Rys. 3. Ofiary wypadków wg grup wiekowych  
Źródło: Traffic Safety Basic Facts 2007. Dostępne w World Wide Web: [http://ec.europa.eu/transport/roadsafety\\_library/care/doc/safetynet/2007/bfs2007\\_sn-kfv-1-3-mainfigures.pdf](http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/care/doc/safetynet/2007/bfs2007_sn-kfv-1-3-mainfigures.pdf). [dostęp 8 lutego 2009]



Rys. 4. Udział zgonów spowodowanych wypadkiem drogowym według grup wiekowych  
Źródło: Traffic Safety Basic Facts 2007. Dostępne w World Wide Web: [http://ec.europa.eu/transport/roadsafety\\_library/care/doc/safetynet/2007/bfs2007\\_sn-kfv-1-3-mainfigures.pdf](http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/care/doc/safetynet/2007/bfs2007_sn-kfv-1-3-mainfigures.pdf). [dostęp 8 lutego 2009]

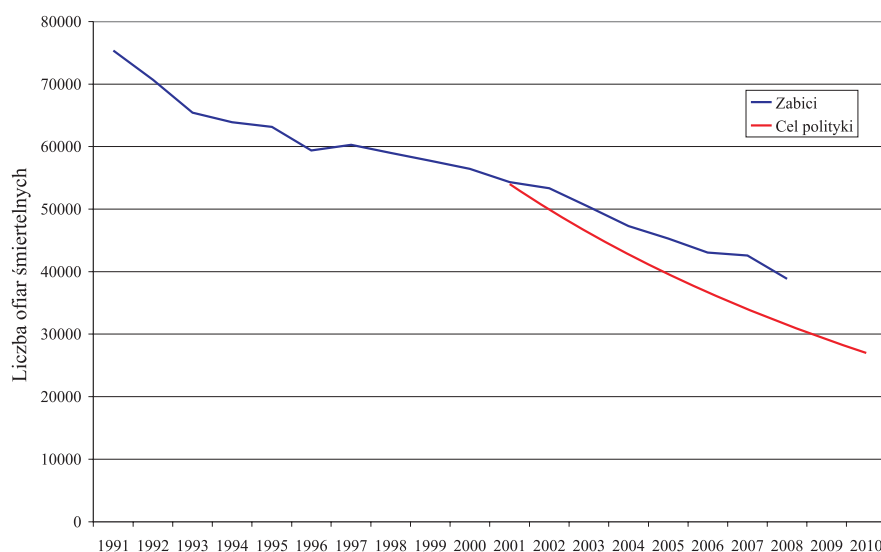
- integralności konstrukcji pojazdu, w tym do testów zderzeniowych;
- układów wspomagających panowanie kierowcy nad pojazdem, w tym do układu kierowniczego, hamulcowego i elektronicznej kontroli stateczności;
- układów zapewniających kierowcy widoczność i informacje o stanie pojazdu i jego otoczenia;
- układów oświetlenia pojazdu;
- ochrony pasażerów pojazdu, w tym do wyposażenia wnętrza, zagłówek, pasów bezpieczeństwa, mocowań „ISOfix” lub wbudowanych urządzeń przytrzymujących dla dzieci, a także do drzwi pojazdu;
- elementów zewnętrznych pojazdu i jego akcesoriów;
- zgodności elektromagnetycznej;
- dźwiękowych urządzeń ostrzegawczych;
- systemów grzewczych;
- urządzeń zabezpieczających przed użyciem przez osoby niepowołane;
- systemów identyfikacji pojazdu;
- mas i wymiarów;
- bezpieczeństwa elektrycznego;
- sygnalizatorów zmiany biegów.

Oprócz wymienionych wymogów ogólnych, w rozporządzeniu określono dodatkowe wymagania, stawiane niektórym typom pojazdów. Dotyczą

one m.in. pojazdów klasy M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub><sup>8</sup> przeznaczonych do przewozu osób, mających więcej niż 8 siedzeń oprócz siedzenia kierowcy. Zdolność przewozowa tych pojazdów, uwzględniająca pasażerów siedzących i stojących oraz użytkowników wózków inwalidzkich, musi być odpowiednia do masy, wielkości i formy pojazdu. Ich nadwozia powinny być projektowane i konstruowane w sposób umożliwiający

bezpieczną i stabilną obsługę pojazdów, nawet przy pełnym obciążeniu. Zagwarantować należy odpowiednie środki zapewniające bezpieczny dostęp do pojazdu i wyjście z niego, zwłaszcza w sytuacjach awaryjnych. Materiały stosowane w konstrukcji wnętrza nadwozia autobusu i autokaru w możliwie największym stopniu zapobiegają powstawaniu płomieni lub co najmniej opóźniają ich powstawanie, tak aby umożliwić pasażerom ewakuowanie się z pojazdu w przypadku pożaru. W przypadku pojazdów klasy I – pojazdów przeznaczonych do przewozu więcej niż 22 pasażerów, nie licząc kierowcy, o konstrukcji obejmującej miejsca dla stojących pasażerów, umożliwiające ich częste przemieszczanie się przeznaczonych do przewozu – wymaga się ponadto aby były dostępne dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym dla użytkowników wózków inwalidzkich.

Działania podejmowane przez Komisję Europejską oraz poszczególne państwa członkowskie Unii Europejskiej przynoszą wymierne rezultaty. W 2008 r. liczba zabitych w wypadkach drogowych w UE-27 zmniejszyła się z 56 459 osób do 38 875, tj. o 31,14%. W tym okresie łączna liczba wypadków spadła z 1 461,7 tys. do 1 228,2 tys., tj. o 16%, a rannych z 1 986,6 tys. osób w 2000 r. do 1 623,5 tys. osób w 2008 r., tj. o 18,1%<sup>9</sup>.



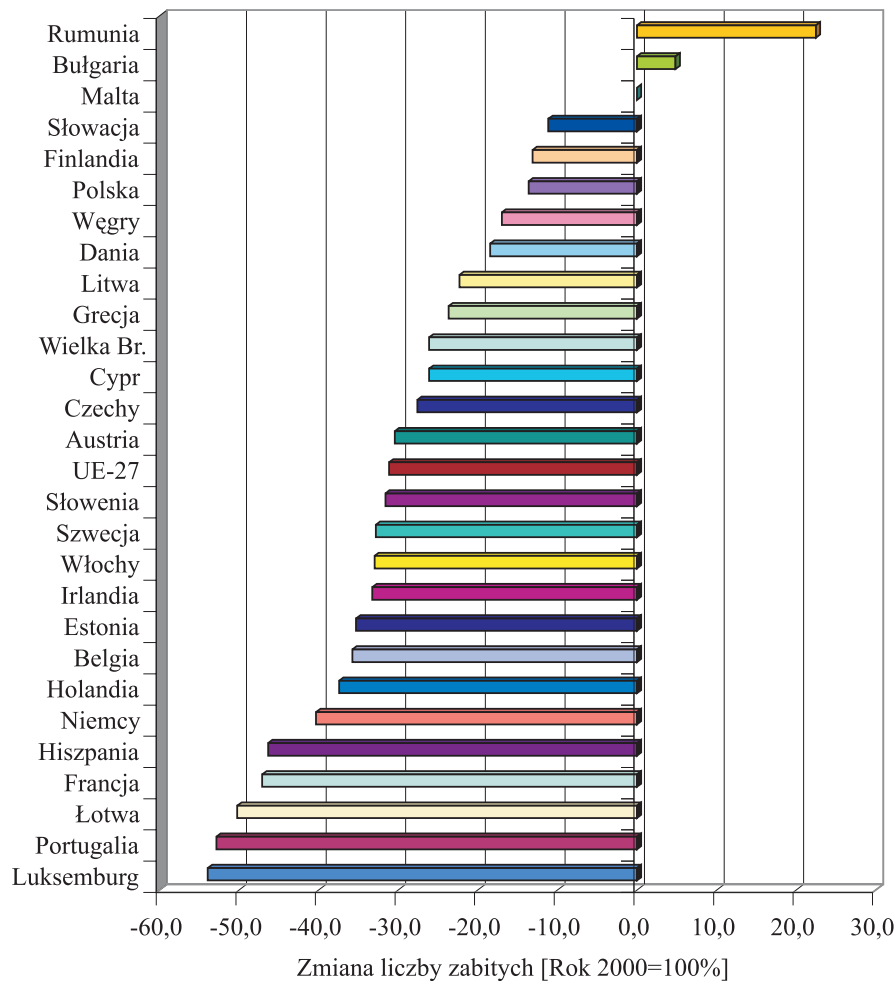
Rys. 5. Zmiana liczby zabitych w wypadkach drogowych  
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Road safety evolution in EU. December 2009. Dostępne w World Wide Web: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/observatory/doc/historical\\_evol.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/observatory/doc/historical_evol.pdf). [dostęp 8 lutego 2010]

Mimo istniejącego postępu w zakresie poprawy bezpieczeństwa na europejskich drogach, cel postawiony na 2010 r. nie zostanie prawdopodobnie osiągnięty. Jeśli utrzymane zostaną dotychczasowe trendy spodziewać się można, że na drogach UE zginie w 2010 r. 31-34 tys. osób. Oznacza to, że liczba zabitych zmniejszy się w latach 2000-2010 o 38-44%. Należy jednak podkreślić, że poziom bezpieczeństwa nie zmienia się jednakowo we wszystkich państwach członkowskich (rys. 6).

## 2. Inicjatywa EKBRD jako instrument europejskiej polityki transportowej

Instrumentem służącym osiągnięciu celów europejskiej polityki transportowej w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego jest Europejska Karta Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Stanowi ona inicjatywę, w której uczestniczą przedsiębiorstwa, stowarzyszenia, instytucje badawcze oraz organy administracji publicznej. Zobowiązują się one podjąć konkretne działania i dzielić się dobrymi praktykami, w celu rozwiązania problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego, z którymi spotykają się na co dzień. Do inicjatywy tej przystąpiło już prawie 1,5 tys. sygnatariuszy.

W preambule Karty podkreślono, że aktualna liczba ofiar wypadków drogowych jest nie do zaakceptowania i konieczne jest podjęcie bardziej skutecznych działań mających na celu jej ograniczenie w możliwie krótkim czasie. Osiągnięcie oczekiwanych efektów, związanych z ograniczeniem do 2010 r. liczby ofiar śmiertelnych co najmniej o połowę, wymaga skoordynowanych działań wielu stron, które z różnych względów są odpowiedzialne za bezpieczeństwo na drogach. Sygnatariuszom Karty towarzyszy świadomość, że dostępne są skuteczne rozwiązania pozwalające zachęcić użytkowników dróg do przestrzegania zasad bezpieczeństwa, a także możliwe jest podjęcie dalszych działań mających na celu ograniczenie narażenia użytkowników dróg na zagrożenia związane z wypadkami. Efekty tych działań będą tym lepsze, im większy będzie udział zainteresowanych stron. Jednocześnie podkreślono, że działania mające



Rys. 6. Zmiana liczby ofiar wypadków drogowych w państwach członkowskich Unii Europejskiej w latach 2000-2008

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Road safety evolution in EU ..., op.cit.

na celu promowanie bezpieczeństwa na drogach pociągają za sobą dużo niższe koszty niż koszty ludzkie, społeczne i ekonomiczne spowodowane niebezpiecznymi drogami.

Uwzględniając przedstawione przesłanki, zapisane w preambule Karty, sygnatariusze zobowiązują się do aktywnego działania w zakresie ich odpowiedzialności i w ramach ich kompetencji na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa na drogach. Zobowiązanie to uwzględnia specyfikę działalności i obejmuje przynajmniej jedną z dziesięciu zasad określonych w karcie, tj.:

1. Podejmowanie działań w zakresie odpowiedzialności sygnatariusza służących realizacji celu ograniczenia liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych.
2. Włączenie działań w zakresie bezpieczeństwa drogowego

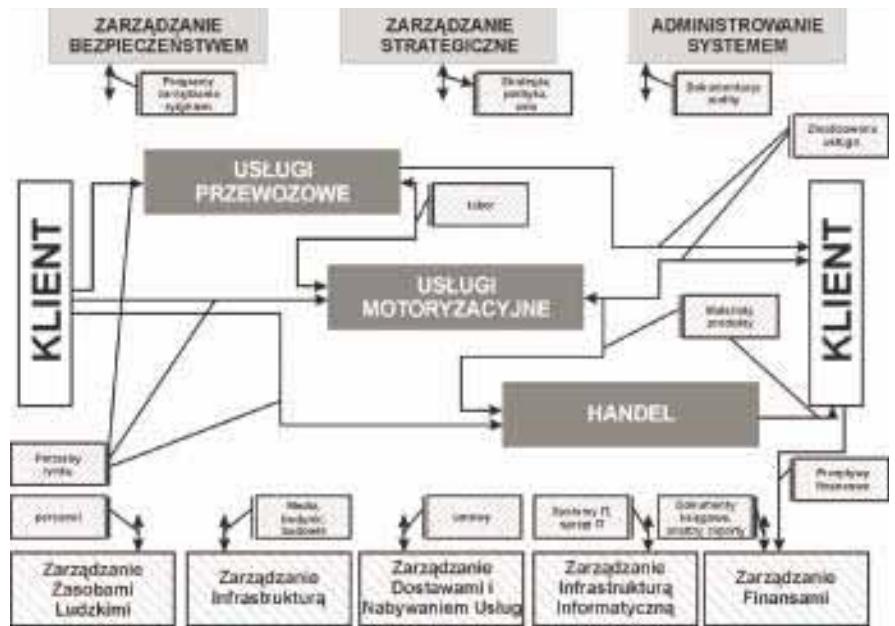
i pomiaru jego poziomu do podstawowych celów oraz zasadniczych kryteriów decyzyjnych sygnatariusza, w szczególności w kontekście działalności badawczej, organizacyjnej i inwestycyjnej, a także do bardziej ogólnego procesu organizacji działalności zawodowej, w celu przygotowania skutecznego planu poprawy bezpieczeństwa na drogach.

3. Przekazywanie właściwemu organom odpowiedzialnym za bezpieczeństwo na drogach informacji technicznych i statystycznych pozwalających lepiej zrozumieć przyczyny wypadków i obrażeń spowodowanych wypadkami, a także zastosować skuteczniejsze działania prewencyjne i paliatywne.
4. Udział w procesie zapobiegania wypadkom drogowym poprzez



podejmowanie rzetelnych działań w jednym lub kilku z następujących obszarów:

- wstępne i ciągłe szkolenie i informowanie kierowców,
  - wyposażenie pojazdów silnikowych i ich ergonomia,
  - infrastruktura zaprojektowana w sposób pozwalający ograniczyć ryzyko wypadków i ich skutki, a także sprzyjająca bezpiecznemu prowadzeniu pojazdów.
5. Opracowanie i wdrażanie technologii ograniczających skutki wypadków drogowych.
  6. Udział w opracowaniu rozwiązań pozwalających na jednolite, stałe i odpowiednie monitorowanie przestrzegania przepisów drogowych przez osoby występujące w imieniu sygnatariusza lub na podstawie jego upoważnienia, a także umożliwiających karanie sprawców wykroczeń w jednolity, szybki i proporcjonalny sposób.
  7. Tworzenie podstaw sprzyjających wprowadzeniu stałych działań edukacyjnych i resocjalizacyjnych dla kierowców stanowiących poważne zagrożenie na drogach.
  8. Podejmowanie tam gdzie to możliwe starań służących lepszemu zrozumieniu przyczyn, okoliczności i skutków wypadków oraz wyciąganie z nich wniosków zapobiegających powtórzeniu się podobnych wypadków w przyszłości.
  9. Udział w tworzeniu systemu skutecznej, rzetelnej pomocy medycznej, psychologicznej i prawnej dla ofiar wypadków drogowych.



Rys. 7. Mapa procesów w PKS w Ostrowcu Św. SA

10. Przyjmowanie, zgodnie z odpowiednimi zasadami poufności, ocen ex post kolegów dotyczących działań podjętych dla poprawy bezpieczeństwa na drogach oraz, w razie konieczności, wyciąganie właściwych wniosków w celu zweryfikowania zastosowanych rozwiązań.

Każdy sygnatariusz Karty podejmuje konkretne zobowiązania wynikające z przedstawionych zasad. Ich istotą jest wykraczanie poza zakres obowiązujących wymogów prawnych. Oznacza to, że nie jest wystarczające przestrzeganie obowiązujących przepisów. Konieczne jest podjęcie znacznie szerszego zakresu działań, których realizacja przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa na europejskich drogach.

### 3. Przystąpienie do inicjatywy EKBRD jako element strategii zarządzania bezpieczeństwem w PKS w Ostrowcu Św.

Statystyka dotycząca bezpieczeństwa ruchu drogowego wskazuje na niewielki udział wypadków, w których uczestniczą autobusy i autokary. W 22 państwach członkowskich, z których dostępne są dane o wypadkach z udziałem autobusów zginęło w 2007 r. 220 osób, tj. 0,71% ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w tych państwach<sup>10</sup>.

W Polsce w 2008 r. zdarzyło się 436 wypadków, których sprawcami byli kierujący autobusem. Stanowiło to 0,88% wszystkich wypadków i 1,12% wypadków, których sprawcami byli kierujący pojazdami. W wypadkach tych zginęły 33 osoby (0,6% ofiar śmiertelnych ogółem i 0,9% ofiar wypadków, których sprawcami byli kierujący pojazdami), a 758 zostało rannych (odpowiednio 1,22% i 1,48%). Należy podkreślić, że wśród śmiertelnych ofiar wypadków z udziałem autobusów w 2008 r. było zaledwie 7 pasażerów (0,12% ogółu zabitych w wypadkach drogowych) i 4 kierujących autobusami (0,07%). Rannych zostało 1360 pasażerów (2,2% ogółu rannych) i 88 kierowców (0,14%). Nietrzeźwi kierowcy autobusów spowodowali 2 wypadki, w których rannych zostało 5 osób<sup>11</sup>.

Tab. 1. Wypadki drogowe z winy kierujących pojazdami w Polsce i ich skutki w 2008 r.

Kategoria pojazdu	Liczba			Udział [%]		
	wypadki	zabici	ranni	wypadki	zabici	ranni
Rower	2 205	231	2 048	5,66	6,31	3,99
Motorower	1 073	56	1 218	2,76	1,53	2,37
Motocykl	1 195	184	1 312	3,07	5,03	2,56
Samochód osobowy	29 475	2 762	40 908	75,71	75,49	79,68
Autobus	436	33	758	1,12	0,90	1,48
Samochód ciężarowy	2 864	341	3 815	7,36	9,32	7,43
Ciągniki rolnicze	182	14	235	0,47	0,38	0,46
Pojazdy wolnobieżne	31	1	36	0,08	0,03	0,07
Tramwaj, trolejbus	669	3	122	1,72	0,08	0,24
Inny pojazd	801	34	891	2,06	0,93	1,74
<b>Razem</b>	<b>38 931</b>	<b>3 659</b>	<b>51 343</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Wypadki drogowe w Polsce..., op.cit.



Stanisław Wodyński – prezes Zarządu PKS w Ostrowcu Św. SA podpisuje Europejską Kartę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Z przytoczonych danych statystycznych wynika, że transport autobusowy jest relatywnie bezpieczny. Odpowiedzialność za pasażerów skłaniać powinna jednak do podejmowania działań zmierzających do doskonalenia bezpieczeństwa przewozów.

Dostrzegając znaczenie bezpieczeństwa w kreowaniu pozycji rynkowej przedsiębiorstwa transportowego, Zarząd PKS w Ostrowcu Św. SA wdrożył w 2006 r. strategię zarządzania bezpieczeństwem. Strategię tę zbudowano według filozofii TQM w oparciu o strukturę procesową, gdzie logika jest podstawą skutecznego działania i osiągania pożądanych wyników. Wdrażając strategię zarządzania bezpieczeństwem, dokonane zostały zmiany w systemie zarządzania przedsiębiorstwem uwzględniające funkcjonowanie mechanizmów usprawniających zgodnie z założeniami koncepcji TQM. Następnie w system zarządzania włączono zagadnienia bezpieczeństwa, uwzględniając zidentyfikowane w PKS w Ostrowcu Św. SA procesy<sup>12</sup>. Schematycznie przedstawiono je na rysunku 7.

System zarządzania bezpieczeństwem, stworzony na podstawie długoletnich doświadczeń przedsiębiorstwa, w pełni wdrożony został 26 kwietnia 2006 r. System ten precyzyjnie definiuje, identyfikuje i nadzoruje bezpieczeństwo przewozu

osób w przedsiębiorstwie PKS w Ostrowcu Św. SA. W dniu 11 maja 2006 r. system został audytowany przez Głównego Inspektora ITD oraz Inspektorów Wojewódzkich z całego kraju, uczestniczących w akcji promującej doskonalenie bezpieczeństwa w transporcie drogowym. Następnie w dniach 3-5 lipca 2006 r. audytowany był przez British Standards Institution Management Systems. Na tej podstawie PKS w Ostrowcu Św. SA uzyskał

Certyfikat Systemu Zarządzania Jakością na zgodność z normą PN-EN ISO 9001:2001.

Realizując działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa w transporcie drogowym, przedsiębiorstwo PKS w Ostrowcu Św. SA przystąpiło w dniu 29 stycznia 2010 r. do grona sygnatariuszy Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Uroczyste podpisanie Karty odbyło się w siedzibie Spółki w obecności przedstawicieli administracji rządowej



Sławomir Pędzik – dyrektor ds. eksploatacji, członek Zarządu PKS w Ostrowcu Św. SA prezentuje zobowiązania Spółki w zakresie doskonalenia bezpieczeństwa ruchu drogowego



i samorządowej, Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji, wyższych uczelni, przedsiębiorstw, mediów oraz pracowników PKS w Ostrowcu Św. i działających tam związków zawodowych.

Podpisując EKBRD ostrowiecki PKS zobowiązał się do:

- ❑ przeprowadzenia w każdym roku wiosną i jesienią profilaktycznych, doskonalących szkoleń wszystkich kierowców oraz służb techniczno-przewozowych, podczas których podwyższane będą umiejętności pracowników w zakresie:
- ❑ lepszego rozumienia przyczyn, okoliczności i skutków wypadków drogowych,
- ❑ przewidywania mogących wystąpić niebezpiecznych zdarzeń,
- ❑ interpretacji prawa o ruchu drogowym i prawa przewozowego,
- ❑ udzielania pierwszej pomocy przedlekarskiej i stosowania przepisów BHP,
- ❑ zorganizowania dla mieszkańców miasta i okolic w każdym roku wiosną i jesienią Dni Otwartych funkcjonującej w przedsiębiorstwie Okręgowej Stacji Kontroli Pojazdów, podczas których bezpłatnie dokonywać się będzie przeglądu układów hamulcowych, kierowniczych i jezdnych we wszystkich samochodach, które zostaną zgłoszone do Centrum Motoryzacji PKS,

- ❑ przebudowy dworca autobusowego w Lipsku n/Wisłą wraz z infrastrukturą komunikacyjną, co pozwoli zwiększyć bezpieczeństwo obsługi pasażerów oraz bezpieczeństwo manewrowania autobusami na stanowiskach odjazdowych,
- ❑ nieodpłatnego udostępniania „bezpiecznego miejsca parkingowego” wszystkim osobom wybierającym podróż autobusem zamiast samochodem osobowym w ramach wdrożonego w przedsiębiorstwie programu Bezpieczny Parking,
- ❑ wspólnego z Wydziałem Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji zorganizowania w każdym roku konferencji na temat standardów bezpieczeństwa w przewozach zbiorowych dla samorządów mających ustawy obowiązek organizacji dowozów dzieci i młodzieży do szkół,
- ❑ wspólnego z Wojewódzką Inspekcją Transportu Drogowego zorganizowania w każdym roku konferencji na temat publicznego transportu zbiorowego dla przewoźników w ramach działalności Świętokrzyskiego Oddziału Regionalnego Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji ze szczególnym zwróceniem uwagi na zapewnienie standardów bezpieczeństwa w transporcie drogowym osób,

- ❑ opracowania rozwiązań pozwalających na monitorowanie przestrzegania przepisów drogowych oraz wdrożenia systemu zarządzania flotowego z wykorzystaniem wielofunkcyjnych urządzeń typu GPS,
- ❑ corocznego organizowania Samochodowego Rajdu Sportowo-Nawigacyjnego o Puchar Prezesa PKS w ramach spotkań integrujących pracowników i przyjaciół firmy z okazji Dnia Transportowca, którego celem będzie promowanie wiedzy z zakresu prawa o ruchu drogowym, umiejętności udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej oraz umiejętności skutecznego osiągnięcia celu (zwycięstwa na mecie rajdu) z bezwzględnym przestrzeganiem przepisów ruchu drogowego,
- ❑ zorganizowania – w ramach sprawowanego patronatu nad Specjalnym Ośrodkiem Szkolno-Wychowawczym dla dzieci z rodzin patologicznych w Hucie k/Lipska, każdego roku w okresie Dnia Dziecka – quizu z nagrodami dla dzieci na temat bezpieczeństwa pieszych w tym szczególnie umiejętności korzystania w infrastrukturze drogowej.

Odbiorcami działań ostrowieckiego PKS na rzecz poprawy bezpieczeństwa będą pracownicy firm transportowych, instytucji i urzędów organizujących komunikację w liczbie ok. 5 tys. osób oraz ok. 6,5 mln przewożonych rocznie pasażerów.

Obecni na ceremonii sygnowania goście oraz przedstawiciele mediów, poświadczyli gotowość upowszechniania dobrych wzorców i propagowania profilaktyki w zakresie BRD złożeniem podpisów na Karcie. Dokonali tego m.in. Maciej Pampuch – pełnomocnik Wojewody Świętokrzyskiego ds. Bezpieczeństwa, Wojciech Siporski – przedstawiciel Marszałka Województwa Świętokrzyskiego, dyrektor Departamentu Infrastruktury, Kazimierz Kotowski – prezes Związku Powiatów Polskich, Starosta Opatowski, Andrzej Kryj – Wicestarosta Ostrowiecki, Jarosław Kopciara – naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Kielcach, Jarosław Adamski – zastępca Komendanta Powiatowej Policji w Ostrowcu Św. i Marian Sokół – naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Powiatowej Policji w Ostrowcu, Władysław Mitrega – Świętokrzyski



Tadeusz Dyr – pracownik naukowy Politechniki Radomskiej, składając podpis na Europejskiej Karcie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego potwierdza gotowość partnerskiego wspierania działań PKS w Ostrowcu Św. SA w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego

Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego, Zdzisław Szczerbaciuk prezes Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji, Tadeusz Dyr – pracownik naukowy Politechniki Radomskiej.

## Zakończenie

Poprawa bezpieczeństwa transportu drogowego stanowi priorytet europejskiej polityki transportowej. Jej istotnym instrumentem jest Europejska Karta Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Dobrowolne przyjęcie zobowiązań, spójnych z zasadami określonymi w Karcie, jest niewątpliwie ważnym krokiem w realizacji podstawowego celu polityki, tj. zmniejszenia do 2010 r. liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych.

W Polsce sygnatariuszami Karty jest już 80 podmiotów<sup>13</sup>. Od 29 stycznia 2009 r. jest wśród nich Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Ostrowcu Św. SA. Podejmując dobrowolne zobowiązania wynikające z Karty, Spółka usankcjonowała prowadzone od wielu lat działania wynikające z istniejącego w Spółce „Systemu zapewnienia bezpieczeństwa”. Ostrowiecki PKS – zapewne jak wielu przewoźników realizujących transport publiczny w Polsce – realizuje działania na rzecz bezpieczeństwa. Unijne inicjatywy, do których przystępują te przedsiębiorstwa stanowią potwierdzenie słuszności prowadzonych działań. Potwierdzają one jednocześnie dobre ich przygotowanie do funkcjonowania na rynku transportowym zgodnie z koncepcją społecznej odpowiedzialności biznesu.

Wdrożenie „Systemu zapewnienia bezpieczeństwa” w ostrowieckim PKS pozwoliło na uzyskanie wymiernych efektów. Zaliczyć do nich można:

- ✱ zdecydowany wzrost świadomości służb przewozowo-technicznych, tj. dyspozytorów, diagnostów, kontrolerów technicznych, mistrzów Stacji Obsługi Pojazdów, co przyczynia się do lepszego przygotowania autobusów do realizacji zadań przewozowych,
- ✱ ograniczenie do minimum liczby kolizji zawinionych – liczba kolizji spadła z 17 w 2006 r. (pierwszy rok funkcjonowania systemu) do 8 w 2009 r. (Spółka realizuje rocznie około 250 tys. kursów autobusowych, przejeżdżając ponad 1,1 mln km.

- ✱ niedopuszczenie do podjęcia pracy przez pracownika po spożyciu alkoholu lub podobnie działającego środka (w okresie od wdrożenia w 2006 r. systemu nie wystąpiły przypadki podjęcia pracy pod wpływem alkoholu),
- ✱ ograniczenie liczby kolizji ogółem, na co szczególny wpływ ma profilaktyka polegająca na konsekwentnym kształceniu u pracowników, jak i innych użytkowników dróg umiejętności przewidywania zdarzeń, np. poprzez działalność prewencyjną prowadzoną podczas okresowo organizowanych „Dni Otwartych Centrum Motoryzacji PKS dla mieszkańców miasta i okolic”,
- ✱ poprawę wizerunku firmy, co w konsekwencji skutkuje wzrostem zaufania klientów i kontrahentów do PKS w Ostrowcu Św. SA jako marki kojarzonej z bezpieczeństwem w ruchu drogowym.

## Autorzy:

dr Tadeusz Dyr – Politechnika Radomska, Wydział Ekonomiczny, e-mail: tdyr@kki.pl

mgr inż. Stanisław Wodyński – prezes Zarządu, Dyrektor Naczelny PKS w Ostrowcu Św. SA, prezes Świętokrzyskiego Oddziału Regionalnego Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji, e-mail: wodynski@pksostrowiec.pl

mgr inż. Sławomir Pędzik – członek Zarządu, dyrektor ds. Eksploatacji PKS w Ostrowcu Św. SA, e-mail: sp@pksostrowiec.pl

## Bibliografia

- 1 *WHITE PAPER European transport policy for 2010: time to decide*. COM (2001) 370. Polska wersja językowa tego dokumentu: *Biała Księga Europejska polityka transportowa 2010: czas na podjęcie decyzji*. Szczecin: Wydawnictwo Uniwersytetu Szczecińskiego, 2002.
- 2 Komunikat Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego: *Utrzymać Europę w ruchu – Zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu – Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r.* COM (2006) 314.

- 3 Por. *Road safety evolution in EU*. December 2009. Dostępne w World Wide Web: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/observatory/doc/historical\\_evol.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/observatory/doc/historical_evol.pdf), [dostęp 8 lutego 2010].
- 4 Por. *Alcohol*. SafetyNet (2009) Alcohol, 16.10.2009, s. 3.
- 5 Por. *Alcohol*. SafetyNet (2009) Alcohol, 16.10.2009, s. 12-13. Por. także M. P. M Mathijssen, S. Houwing, *The prevalence and relative rate of drink and drug driving in the Netherlands: a case control study in the Tilburg police district*. 2005: SWOV report R-2005-9, SWOV, Leidschendam.
- 6 Komunikat Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego: *Utrzymać Europę w ruchu ...*, op.cit.
- 7 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych. DzUrz WE L 200 z dnia 31.07.2009, s. 1-24.
- 8 Por. Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów. DzUrz WE 2007 L 263 z dnia 9.10.2007, s. 1-160.
- 9 Por. *Road safety evolution in EU ...*, op.cit.
- 10 Por. *EU Energy and Transport in Figures*. Statistical pocketbook 2009, European Commission, Directorate-General for Energy and Transport.
- 11 Por. *Wypadki drogowe w Polsce w 2008 r.* 2009: Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego, Wydział Profilaktyki i Analiz, Warszawa.
- 12 Szerzej T. Dyr, S. Wodyński, S. Pędzik: *System zapewnienia bezpieczeństwa w zbiorowym transporcie drogowym osób jako priorytet strategii zarządzania przedsiębiorstwem PKS w Ostrowcu Św. SA*. Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe 2008, nr 9.
- 13 Wykaz sygnatariuszy Karty dostępny jest na stronie internetowej <http://www.erscharter.eu/pl/signatories/list>.