

Społeczne aspekty kultury bezpieczeŃstwa na drodze i w firmach transportowych



Fot. Carlos A. Ojeda / BigStockPhoto

W artykule omówione zostały społeczne aspekty kultury bezpieczeŃstwa w kontekŃcie specyfiki zagrożeń związanymi z amatorskim prowadzeniem pojazdów oraz z wykonywaniem zawodu kierowcy. Są w nim poruszone takie zagadnienia, jak: relacje z innymi kierowcami i pasażerami, agresja na drodze, rozmowy przez telefon komórkowy oraz kultura bezpieczeŃstwa kierowców i przedsibiorstwa.

Social aspects of safety culture on the road and in transport enterprises

This paper presents the social aspects of safety culture in the context of typical hazards related to professional vs. non-professional driving. The main issues are pointed out, e.g., relationships with other drivers, road rage, mobile phone use and the level of safety culture of individuals as well as of the enterprise.

Wstęp

Dane Komendy Główniej Policji pokazują, że w wyniku wypadków drogowych w 2009 r. w Polsce śmirć poniosły 4 572 osoby i była to najmniejsza liczba ofiar wypadków drogowych od 1975 r., czyli od początku rejestracji statystyk wypadkowych [1]. Pomimo to, Polska nadal „prowadzi” w europejskich statystykach śmirtnych ofiar ruchu drogowego. I choć niepełne statystyki z 2009 r. wskazują na tendencj zmniejszania się liczby wypadków i ich ofiar, to bardzo trudno powiedzieć, że na polskich drogach zginęło „tylko” 4,5 tys. osób. Polska od wielu lat zajmuje niechlubne, człowe miejsce pod względem wskaźnika ciężkości wypadków drogowych. Wskaźnik ten wynosił w 2008 roku 11 zabitych na 100 wypadków drogowych, a w 2009 – ok. 10,3 zabitych, podczas gdy średnia dla UE wynosi nieco powyżej 3 [2].

Okres wakacyjny i powakacyjny jest szczególnie niebezpieczny z względu na większe natężenie ruchu drogowego. W ubiegłym roku największą liczb wypadków odnotowano w sierpniu (4 330 wypadków), a największą

liczb śmirtnych ofiar – w lipcu (477 zabitych) i w październiku (481 zabitych) [1].

Głównymi sprawcami wypadków drogowych są kierowcy: z ich winy dochodzi do blisko 80% wypadków. W Polsce transport zajmuje 3. miejsce pod względem liczby śmirtnych ofiar wypadków przy pracy (15%). Z danych Państwowej Inspekcji Pracy wynika, że kierowcy samochodów ciężarowych, osobowych i autobusów stanowi najliczniejszą grup poszkodowanych w wypadkach przy pracy ze skutkiem śmirtnym (17% w 2008 r.), zaś pod względem ogólnej liczby poszkodowanych w wypadkach przy pracy kierowcy pojazdów znajdują się na 2. miejscu (8,3% w 2008 r.) [3].

Kultur bezpieczeŃstwa moźna rozpatrywa na kilku poziomach: społecznym, przedsiębiorstwa oraz indywidualnym dla kaźdego człowieka. W zawodzie kierowcy, jak w kaźdym innym, dochodzi do ścisłej zaleźnoŃci i spręźenia zwrotnego pomiędzy wymienionymi poziomami kultury bezpieczeŃstwa, bowiem praca kierowcy jest związana z uczestnictwem w publicznym ruchu drogowym. Zakorze-

nione w społeczeŃstwie postawy, wartoŃci, charakterystyczne zachowania oddziałują na kierowców wykonujących swoją prac poza terenem zatrudniającego ich przedsiębiorstwa. Wynikają z tego dodatkowe trudnoŃci i obciążenia, które wpłuj na bezpieczeŃstwo pracowników. Specyfika zawodu kierowcy polega równieź na tym, że stosunek do włsnego bezpieczeŃstwa najczęściej wpłuj na bezpieczeŃstwo innych: pasażer, pieszych, kierowców innych pojazd – wszystkich uczestników ruchu drogowego. Głównym warunkiem bezpiecznej pracy kierowców jest ograniczenie czynników obciążających i umiejtnoŃ radzenia sobie ze stresem.

Problem bezpieczeŃstwa na drogach moźna analizowa w kontekŃcie specyfiki zagrożeń związanymi z amatorskim prowadzeniem pojazd, jak równieź specyfiki zagrożeń związanymi z wykonywaniem zawodu kierowcy. W artykule omówione zostaną wspólnie dla obu kontekstów społeczne aspekty kultury bezpieczeŃstwa na drodze i w firmach transportowych, związane z ryzykiem wypadków drogowych.

Czynniki związane z bezpieczeństwem na drodze

Sytuacja drogowa

W sytuacji drogowej można wyróżnić cztery podstawowe składowe wpływające na bezpieczeństwo – są to: kierowca, pojazd, droga oraz otoczenie wraz z innymi użytkownikami drogi. Wszystkie wymienione elementy i ich wzajemne interakcje warunkują bezpieczeństwo na drodze. Z punktu widzenia kierowcy najważniejszy jest on sam oraz jego pojazd, ponieważ na te dwie składowe kierowca ma największy wpływ. Natomiast z punktu widzenia bezpieczeństwa najważniejszym elementem jest kierowca pojazdu, ponieważ w zdecydowanej większości przyczyną wypadków drogowych są błędy i wykroczenia popełniane przez osoby kierujące pojazdami.

Kierowcy i inni użytkownicy drogi

Użytkownicy dróg komunikują się między sobą za pośrednictwem różnorodnych znaków i urządzeń lub słownie. Kierowcy mają do dyspozycji zarówno sygnały świetlne (kierunkowskazy, reflektory), sygnały dźwiękowe (klakson), jak i gesty, i słowa, gdy warunki umożliwiają ustną formę porozumiewania. Bardzo często znaczenie tych samych sygnałów zależy od kontekstu sytuacyjnego. Na przykład „błyskanie światłami” do samochodu stojącego przed nami na skrzyżowaniu po zapaleniu się zielonego światła będzie zinterpretowane jako ponaglenie, natomiast dwukrotne błysnięcie światłami w kierunku samochodu oczekującego na włączenie się do ruchu z drogi podporządkowanej zostanie odczytane jako informacja o gotowości do ustąpienia pierwszeństwa.

Przekazywanie niektórych sygnałów jest normowane przepisami kodeksu drogowego, np. zamiar zmiany pasa ruchu powinien być sygnalizowany włączeniem kierunkowskazów po wcześniejszym sprawdzeniu możliwości wykonania manewru (lusterko – kierunkowskaz – manewr). Inne sygnały są umowne i ich znaczenie zależy od zwyczajów kierowców w danym regionie i od uwarunkowań kulturowych. Z punktu widzenia bezpieczeństwa ważne jest, aby były one jednoznaczne i życzliwe. Dla lepszego zobrazowania wpływu tych relacji, najlepiej odwołać się w pamięci do miłych sytuacji, kiedy inny kierowca podziękował nam gestem ręki lub kierunkowskazami za przepuszczenie z drogi podporządkowanej i do tych „mniej miłych”, kiedy inny kierowca wykonał gest puknięcia w czoło. Tego typu zachowania zmieniają nasz nastrój i wpływają na percepcję następnych zdarzeń na drodze. Gdy jesteśmy rozdrażnieni, wówczas chętniej przypisujemy innym kierowcom złe intencje i powielamy zachowania aspołeczne. Każdy

z kierowców powinien odczuwać odpowiedzialność nie tylko za swoje samopoczucie psychiczne, ale w jakimś stopniu również za samopoczucie innych. Kierowca zdenerwowany ponaglającym go klaksonem może popełnić więcej błędów w dalszej drodze, na której mogą się pojawić np. nasi bliscy.

W ostatnich latach urządzeniem powszechnie stosowanym w komunikacji między kierowcami stało się CB-radio. Jedną z zasad prowadzenia rozmów za pośrednictwem CB-radia jest „zakaz nadawania i rozpowszechniania informacji o charakterze politycznym, gospodarczym i innych, stanowiących tajemnicę państwową lub służbową; wszelkiej propagandy i reklamy oraz wiadomości niezgodnych z zasadami współżycia społecznego; używania słów wulgarnych i obraźliwych” [4].

Podobnych zasad komunikacji na drodze powinien przestrzegać każdy kierowca, mając świadomość, że życzliwe i wspierające relacje między uczestnikami ruchu drogowego zwiększają bezpieczeństwo nas wszystkich.

Kierowcy i współpasażerowie

W kontaktach z pasażerami i współuczestnikami jazdy dominującą formą komunikacji jest przekaz słowny. Wnętrze pojazdu jest dosyć wąskim obszarem oddziaływań społecznych. Gdy jedziemy ze współpracownikami, członkami rodziny, pasażerami, często dochodzi do rozmów, które wywołują napięcia i emocje. Warto pamiętać, że samochód nie jest dobrym miejscem na emocjonujące dyskusje społeczno-polityczne. Również rozwiązywanie ważnych problemów rodzinnych może skończyć się zdenerwowaniem kierowcy, a w konsekwencji kolizją. Nie tylko negatywne emocje zaburzają naszą uwagę – również spontaniczna radość ze zwycięstwa ulubionej drużyny może zaburzać analizę sytuacji na drodze.

Agresja na drodze

Zachowanie równowagi emocjonalnej kierowcy jest warunkiem jego sprawnego i bezpiecznego działania. W literaturze poświęconej agresji w ruchu drogowym można znaleźć opisy wielu różnych form tego zjawiska, np. wściekłość drogowa, agresywna jazda, agresywny kierowca itp.

Jazda agresywna obejmuje zachowania, jak: nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego, stwarzanie ryzyka dla innych użytkowników i niespektowanie ich praw poprzez narzucanie własnej woli. Źródłem tego rodzaju zachowań upatruje się w zaburzonych emocjach wywołanych odczuwaną frustracją. Jazdę agresywną określa się jako: „świadomą, zwiększającą ryzyko wypadku i motywowaną zniecierpliwieniem, złością, wrogością i/lub chęcią oszczędzenia czasu” [5]. Na agre-

sywną jazdę składa się wiele zachowań, np. utrzymywanie niewielkich odległości między pojazdami, uporczywe miganie światłami, agresywne gesty, uniemożliwianie innym kierowcom wykonania określonych manewrów oraz rzucanie przezwisk i obelg.

Innym pojęciem wchodzącym w zakres problematyki agresji na drodze jest „agresywny kierowca”. W literaturze opisano dwa profile kierowcy agresywnego. Według pierwszego z nich jest to człowiek młody (18-26 lat), słabo wykształcony, mający na swoim koncie kolizje z prawem i dopuszczanie się aktów przemocy wobec innych ludzi, z problemami alkoholowymi lub nadużywający narkotyków. W wielu przypadkach są to osoby, które straciły pracę, mają kłopoty rodzinne lub z partnerem, charakteryzowane są przez znajomych jako dziwne i samotne. Drugi typ kierowcy agresywnego to człowiek starszy (50-75 lat), bez kłopotów z policją i prawem, nie nadużywający alkoholu i bez problemów z narkotykami, o którym znajomi mówią, że jest człowiekiem spokojnym, dobrym ojcem i mężem oraz uczynnym sąsiadem. Jego agresywne zachowanie na drodze tłumaczy uwarunkowaniami sytuacyjnymi na drodze lub zachowaniem innych uczestników ruchu [5].

Za jedną z podstawowych przyczyn agresji na drodze uznaje się **frustrację**, czyli doznanie przykrych emocji związanych z niemożnością realizacji potrzeb lub osiągnięcia określonego celu. Nie zawsze jednak frustracja musi prowadzić do zachowań agresywnych. W warunkach ruchu drogowego reagowanie agresją na frustrację pojawia się głównie wtedy, gdy kierowca jest skrajnie sfrustrowany, np. nagłymi przestojami w płynności ruchu drogowego, nie zaś korkami, których doświadczają jeżdżąc codziennie tą samą trasą. Frustrację u kierowców wywołują najczęściej takie zdarzenia na drodze, jak zakłócenia płynnej jazdy doprowadzające do korków, tłok na drogach, lekkomyślna jazda innych kierowców, naruszanie przepisów ruchu drogowego, bycie obiektem nieuprzejmych zachowań ze strony innych (gesty, obelgi itp.) oraz obecność policji na drodze. Przy tej okazji warto zauważyć, że jeżeli uważamy siebie za tzw. doświadczonych i dobrych kierowców jeżdżących zgodnie z przepisami, to każdy patrol policji drogowej powinniśmy witać z radością, gdyż dzięki temu jesteśmy w mniejszym stopniu narażeni na „szaleństwa piratów drogowych”, których krytykujemy.

Inną przyczyną agresywnych zachowań kierowców są **cechy osobowości**. Panuje powszechne przekonanie, że osobowość człowieka „zmienia się”, kiedy zasiada on za kółkiem. Osoby zazwyczaj rozsądne i opanowane nagle zmieniają się w agresywne. Spontanicznemu wyrażaniu emocji i okazywaniu włości lub tłumionej agresji sprzyja ograniczenie aktywności fizycznej, zamknięcie w kabinie pojazdu

i poczucie anonimowości. Ryzyko poniesienia konsekwencji takich zachowań jest wówczas mniejsze niż w bezpośrednich relacjach z ludźmi. Często mówiąc o wspomagającej roli anonimowości w zachowaniach agresywnych podaje się przykłady agresywnych wypowiedzi na forach internetowych.

Czynnikiem mającym istotny związek z agresywnymi zachowaniami na drodze jest **wiek** kierowcy. Kierowcy młodzi stanowią szczególną grupę ryzyka wypadkowego. Statystyki wypadkowe z lat 2005-2007 świadczą o tym, że wiek kierowcy ma ogromne znaczenie w kontekście bezpieczeństwa na drogach. Pokazują one, że liczba kierowców w wieku ok. 20 lat, uczestniczących w wypadkach drogowych przewyższa prawie trzykrotnie liczbę kierowców – sprawców wypadków, w wieku ok. 40 lat. Wyniki badań wskazują, że młodzi kierowcy dopuszczają się większej liczby groźnych wykroczeń i popełniają więcej błędów w porównaniu z kierowcami starszymi.

Doświadczenie kierowcy w prowadzeniu pojazdów jest kolejnym czynnikiem mającym związek z agresją w ruchu drogowym. W grupie kierowców bardziej doświadczonych obserwuje się mniej przypadków przejawiania agresji na drodze. Częste doznawanie frustracji związanej z sytuacjami trudnymi w ruchu drogowym uczy radzenia sobie z nimi w sposób inny niż gniew i złość. Jest to klasyczny przykład wpływu treningu skutecznego zachowania się w warunkach stresu na późniejsze zachowania w podobnych sytuacjach. Bardziej doświadczonych i starszych kierowców cechuje większa rozwaga i defensywny styl jazdy, czyli uwzględniający błędy popełniane przez innych. Potwierdzają to wypowiedzi bardziej doświadczonych kierowców, np. „już teraz mnie to tak nie denerwuje” lub „kiedyś w takiej sytuacji bym się wściekł”.

Często w dyskusjach nad bezpieczeństwem w ruchu drogowym padają opinie na temat znaczenia **płci** w zachowaniach na drodze. Opinie te są często oparte na osobistych przekonaniach tworzonych na podstawie doświadczeń z życia prywatnego. Wyniki badań wskazują, że mężczyźni częściej powodują wypadki niż kobiety i że są to wypadki cięższe. Ta reguła sprawdza się niezależnie od wieku i doświadczenia kierowców. Przyпуска się, że przyczyną zaobserwowanych różnic może być inny u każdej z płci styl jazdy lub różnice w poziomie lęku, który determinuje ostrożność na drodze. Sami mężczyźni oceniając swoje zachowanie widzą w nim więcej agresywnych zachowań, niż pytane o to samo kobiety.

W badaniach przeprowadzonych wśród pracowników przedsiębiorstw transportu miejskiego stwierdzono korelację pomiędzy występowaniem zachowań agresywnych i społecznych a intensywnością i długością jazdy [6]. Osoby, które przejechały więcej kilo-

metrów w ciągu ostatniego roku, przejawiały większy poziom zachowań agresywnych na drodze.

Przy zatrudnianiu młodych, początkujących kierowców z jednej strony „otrzymujemy” sprawność, energię, zapał, a z drugiej strony brak doświadczenia, z reguły większą podatność na zachowania agresywne w sytuacjach konfliktowych. Wraz z wiekiem poziom agresji (rozumianej jako względnie stała cecha) obniża się. Osoby starsze są w mniejszym stopniu nastawione na rywalizację na drogach.

Jednak, gdybyśmy nie zatrudniali młodych kierowców – nigdy nie mielibyśmy w firmie tych doświadczonych. Dlatego kształtując odpowiednią kulturę bezpieczeństwa w firmie i indywidualną kulturę bezpieczeństwa kierowców możemy oddziaływać zarówno na początkujących, jak i bardziej doświadczonych pracowników.

Rozmowy przez telefon komórkowy

Na sprawność kierowcy istotny wpływ ma chwilowe pogorszenie uwagi, spowodowane np. rozmową przez telefon (nawet z wykorzystaniem zestawu głośnomówiącego). Przykładowo, kierowca „flotowy” w czasie jazdy często realizuje wiele zadań niezwiązanych z prowadzeniem samochodu, np. rozmawiając przez telefon komórkowy na bieżąco konsultuje sprawy z klientami lub współpracownikami, odbiera sms-y. Wydaje się, że korzystanie z telefonu komórkowego jest tak naturalne i częste, że zapominamy o wpływie, jaki ma wykonywanie tej czynności na naszą koncentrację. Najczęściej, gdy ktoś dzwoni do nas, robi to w celu zdobycia informacji lub wyjaśnienia problemu – zatem odpowiedź wymaga skupienia.

Najlepszą ilustracją oddziaływania rozmowy telefonicznej na zachowanie człowieka jest obraz osoby, stojącej na ulicy, kręcącej się w kółko z utkwionym w chodnik wzrokiem i gestykulującej w nawiązaniu do rozmowy, jaką prowadzi przez telefon komórkowy. Przy dużym zaangażowaniu w rozmowę naturalne jest odcięcie wszystkich innych bodźców.

Prowadząc taką rozmowę podczas kierowania pojazdem mimowolnie odcinamy część bodźców potrzebnych do analizy sytuacji na drodze. Potwierdzeniem tego są relacje kierowców skierowanych na badania psychologiczne z powodu przekroczenia dopuszczalnej liczby punktów karnych (tzw. punktowców), którzy za powód uzyskania punktów karnych podawali fakt, że nie zauważyli patrolu policji lub fotoradaru z powodu angażującej rozmowy przez telefon. Jeśli nie zauważyli oni tak „ważnych” elementów sytuacji drogowej, to z pewnością przeoczyliby również pijanego

pieszego idącego skrajem drogi lub słabo oznakowane dziecko wracające po zmroku do domu poboczem drogi.

Jesteśmy zobowiązani do przestrzegania przepisów i nierozmawiania w czasie jazdy bez zestawu głośnomówiącego. Trzeba jednak pamiętać, że każda rozmowa, a szczególnie ta angażująca emocjonalnie, ogranicza naszą uwagę powodując większe zagrożenie na drodze.

Korzystanie z różnego rodzaju „urządzeń towarzyszących” stało się normą u kierowców w czasie jazdy. Tego typu sytuacje, zakłócające koncentrację, występują szczególnie na stanowisku kierowcy flotowego. W czasie jazdy często realizuje on wiele zadań niezwiązanych z prowadzeniem samochodu, np. rozmawiając przez telefon komórkowy na bieżąco konsultuje sprawy z klientami lub współpracownikami, odbiera sms-y.

W firmach flotowych można wprowadzić całkowity zakaz korzystania z telefonów w czasie jazdy lub, gdy nie jest to możliwe – wprowadzić zasadę nieodbierania telefonów w czasie jazdy, zadawać zwyczajowe pytania na początku rozmowy: czy możesz rozmawiać?, czy nie przeszkadzam?, czy nie prowadzisz samochodu?

Kultura bezpieczeństwa w firmach transportu drogowego

Czynniki obciążające kierowcę związane z uczestnictwem w ruchu drogowym są tylko jedną z grup czynników wpływających na sprawność kierowców. Inną grupę stanowią czynniki organizacyjne związane z kulturą organizacyjną i kulturą bezpieczeństwa panującą w firmie transportowej oraz z typem zagrożeń wynikających ze specyfiki przewozów. Do tej kategorii uwarunkowań specyfiki zagrożeń wynikających ze specyfiki firmy i kultury bezpieczeństwa w niej panującej można zaliczyć:

- rodzaje przewozów (pasażerski, towarowy)
- długość i specyfika tras (przewozy miejskie, podmiejskie, krajowe, międzynarodowe)
- stan techniczny pojazdów (w tym: ergonomia pojazdu)
- relacje pomiędzy kierowcami, pracownikami nadzoru i pracownikami serwisu
- organizację pracy – czas pracy, zmianowość, przerwy w pracy, rozkłady i harmonogramy przejazdów, presja czasu.

Na kulturę bezpieczeństwa w zakładzie pracy składają się postawy pracowników wobec spraw bezpieczeństwa, ogólnie przyjęte normy postępowania w tym zakresie, a także wartości przypisywane bezpieczeństwu, czyli zdrowiu i życiu. W angielskim instytucie Health

and Safety Laboratory, kulturę bezpieczeństwa definiuje się jako wynik indywidualnych i grupowych wartości, postaw, postrzegania kompetencji i wzorów zachowań oraz stylu i jakości zarządzania bezpieczeństwem. W takim rozumieniu wysoką kulturę bezpieczeństwa charakteryzuje komunikacja oparta na wzajemnym zaufaniu, postrzeganie wagi i znaczenia bezpieczeństwa oraz zaufanie w skuteczność środków prewencyjnych. Pojęcie kultury bezpieczeństwa określane jest również jako zbiór społecznych, organizacyjnych i psychologicznych czynników uruchamiających działania chroniące zdrowie i życie, zarówno w pracy jak i poza nią. Tak ujmowana kultura bezpieczeństwa może być rozpatrywana w odniesieniu do całości społeczeństwa, a także do określonej grupy ludzi czy organizacji lub do pojedynczych osób. Dlatego możemy wyróżnić kulturę bezpieczeństwa: społeczeństwa, przedsiębiorstwa i jednostki [7].

Kultura bezpieczeństwa społeczeństwa

Kultura bezpieczeństwa społeczeństwa określa akceptowane normy postępowania w sytuacji zagrożenia życia i zdrowia oraz sposób oceniania innych osób zachowujących się niebezpiecznie, wyrażany przez dane społeczeństwo stosunek do ryzyka, wartość przypisywana życiu i zdrowiu, akceptowane normy postępowania w sytuacji zagrożenia oraz sposób oceniania osób zachowujących się niebezpiecznie.

Doświadczonych i odpowiedzialnych kierowców oraz pracodawców w firmach transportu drogowego powinno łączyć poczucie współodpowiedzialności, również za bezpieczeństwo innych kierowców i uczestników ruchu drogowego. Gdy uświadomimy sobie, że przyjacielska rozmowa z przełożonym może wpłynąć na to, że kierowca uniknie wypadku, a podziękowanie innemu kierowcy zmniejszy chwilowe zdenerwowanie, dzięki czemu nie zostanie potrącone dziecko, wtedy możemy mieć pewność, że kształtujemy pozytywnie kulturę bezpieczeństwa na drogach.

Kultura bezpieczeństwa organizacji (przedsiębiorstwa)

Kultura bezpieczeństwa organizacji jest to charakterystyczny dla większości pracowników stan świadomości, postrzegania zagrożeń, funkcjonujące formalne i nieformalne normy postępowania w sytuacji zagrożenia, a także dokonania organizacyjne i techniczne, które mają wpływ na uwzględnienie bezpieczeństwa pracy w zarządzaniu organizacją, planowaniu zadań, nadzorowaniu pracowników i ocenianiu oraz omawianiu i wyjaśnianiu okoliczności i przyczyn zdarzeń, wypadków i katastrof.

Doświadczonych i odpowiedzialnych kierowców oraz pracodawców firm transportu drogowego łączy poczucie współodpowiedzialności za wszystkich pracowników firmy – nie tylko za zyski i sytuację finansową, ale przede wszystkim za bezpieczeństwo i życie. Gdy koleżanka z działu kadr lub księgowka uśmiechnie się i życzy szczęśliwej podróży kierowcom, na których czeka kilkusetkilometrowa trasa, świadczy to dobrze o klimacie panującym w firmie.

Kultura bezpieczeństwa jednostki

Kultura bezpieczeństwa jednostki określa indywidualne poglądy i wartości w odniesieniu do własnego życia i zdrowia. Przedstawia indywidualne postawy wobec istniejącego ryzyka, zauważany stopień oceny zachowań ryzykownych – przyjmowane wzorce zachowania w sytuacji zagrożenia, ryzyka, a także odzwierciedla uznawany poziom norm i przepisów.

Najbardziej zębna dla doświadczonych kierowców jest rutyna i przyzwyczajenie do sytuacji, które powtarzają się na tych samych trasach setki razy. Dobrze jest co pewien czas zweryfikować swoje przyzwyczajenia, wiedzę i przekonania na szkoleniach kierowców organizowanych przez specjalistów: psychologów, policjantów, lekarzy, innych kierowców. Ich doświadczenia mogą nas uwrażliwić na weryfikację własnego postępowania za kółkiem, a dzielenie się doświadczeniami może innych uchronić przed takimi zagrożeniami, które my już „przerobiliśmy na własnej skórze lub karoserii”.

Podsumowanie

Uwzględniając specyfikę czynników wpływających na sprawność i kulturę bezpieczeństwa kierowców, można organizować różne formy oddziaływań zarówno dla samych kierowców, jak i dla wszystkich pracowników firm transportu drogowego. Programy kształtowania kultury bezpieczeństwa mogą obejmować dwa rodzaje oddziaływań:

- uniwersalne – dokonywane bez względu na ocenę stanu początkowego poziomu kultury bezpieczeństwa, obejmujące takie elementy, jak: szkolenia pracowników oraz warsztaty dotyczące usprawnienia komunikacji.
- celowe – uzależnione od początkowej oceny kultury bezpieczeństwa i psychospołecznych warunków pracy oraz diagnozy aktualnych problemów.

Uwzględniając i modyfikując wiedzę, postawy, wartości, umiejętności i zachowania każdego pracownika, oddziałujemy na poziomie indywidualnym. Kształtując kulturę bezpieczeństwa na poziomie przedsiębiorstwa można oddziaływać na obszary, jak:

- zaangażowanie kierownictwa

- partycypacja pracowników
- otwarta i szczerza komunikacja
- stosunki między pracownikami i poczucie przynależności
- edukacja w zakresie bhp
- motywowanie do zachowań bezpiecznych

– zaangażowanie większych środków finansowych, materiałowych i ludzkich w celu zmniejszenia fluktuacji kadry i zwiększenia poziomu identyfikacji z firmą

– uświadomienie roli wsparcia społecznego w radzeniu sobie z obciążeniem psychicznym w pracy oraz

– stworzenie mechanizmów organizacyjnych sprzyjających przekazywaniu wsparcia społecznego, zarówno od współpracowników, jak i przełożonych.

Należy pamiętać, że obydwie formy oddziaływań zarówno indywidualne, jak i organizacyjne są współzależne.

Jedną z ważniejszych zasad psychologii społecznej jest twierdzenie: „Lubimy tych, którzy nas lubią”. Najprostszym sposobem realizacji tego prawa w sytuacji ruchu drogowego jest polubienie innych kierowców oraz użytkowników dróg i postępowanie na drodze zgodnie z tym nastawieniem.

PIŚMIENICTWO

- [1] *Wypadki drogowe w Polsce w 2009 roku*. Komenda Główna Policji. Biuro Ruchu Drogowego. Wydział Profilaktyki i Analiz. Warszawa 2009. http://dlakierowcow.policja.pl/portal/dk/807/47493/Wypadki_drogowe_raporty_roczne.html
- [2] *Wypadki przy pracy w 2008 r.* Główny Urząd Statystyczny. Departament Pracy i Warunków Życia. http://www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/PUBL_pw_wypadki_przy_pracy_2008r.pdf
- [3] *Analizowanie okoliczności i przyczyn wypadków przy pracy*. Sprawozdanie GIP z działalności PIP w 2008 r. http://www.pip.gov.pl.html/pl/sprawozd/08/spraw_08.htm
- [4] *Podstawy pracy w paśmie CB*. <http://www.starachowice.swietokrzyska.policja.gov.pl/?dzial=2414&artykul=11293>
- [5] I. Butler *Gorący temat: Agresja w ruchu drogowym*. BRD 2 (7-12) 2001
- [6] Niepublikowany raport: *Opracowanie i pilotażowe wdrożenie metod oceny oraz kształtowania kultury bezpieczeństwa na poziomie indywidualnym i organizacyjnym w transporcie drogowym*. Program wieloletni pn. „Poprawa bezpieczeństwa i warunków pracy” etap I, okres realizacji 2008-2010
- [7] R. Studenski *Ryzyko i ryzykowanie*. Katowice, Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, 2004

Publikacja opracowana na podstawie wyników uzyskanych w ramach I etapu programu wieloletniego pn. „Poprawa bezpieczeństwa i warunków pracy” dofinansowywanego w latach 2008-2010 w zakresie zadań służb państwowych przez Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej. Główny koordynator: Centralny Instytut Ochrony Pracy – Państwowy Instytut Badawczy.