



Bezpieczeństwo w kontekście samochodów służbowych

**Prezentacja wyników badania dla:
Stowarzyszenia Partnerstwo
dla Bezpieczeństwa Drogowego**

Warszawa, Kwiecień 2009



Wprowadzenie

- ◆ Cele badania
- ◆ Metoda badawcza
- ◆ Próba

CELE BADANIA

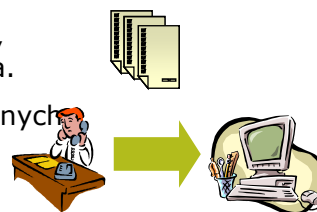
- **Głównym celem badania była ocena działań firm w kontekście bezpieczeństwa floty samochodowej.**
- Szczegółowe cele badania obejmowały:
 - ❖ Poznanie działań organizacji w zakresie profilaktyki bezpieczeństwa drogowego
 - ❖ Standardy zachowań związanych z wypadkami
 - ❖ Liczba i przyczyny wypadków
 - ❖ Poznanie standardów zachowań związanych z kierowcami
 - ❖ Określenie stosunku korporacji do bezpieczeństwa pojazdów



3

METODA BADAWCZA

- Badanie przeprowadzono metodą ilościową, przy użyciu standardowego kwestionariusza.
- Zastosowano technikę wywiadów telefonicznych (Computer Assisted Telephone Interviews).
- Przeprowadzono łącznie 50 wywiadów.

**PRÓBA**

- Próbę badawczą stanowiły firmy posiadające flotę samochodową.
- Wielkość floty samochodów służbowych w badanych firmach wynosiła minimum 50 pojazdów.

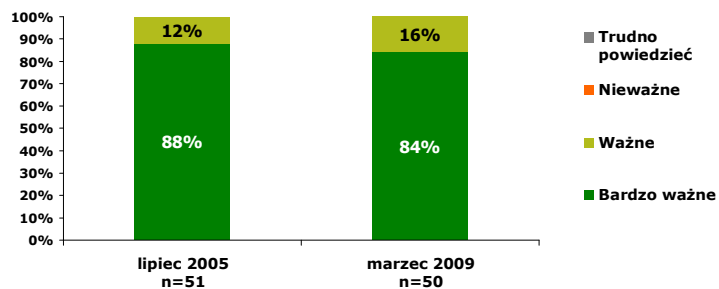
4

Profilaktyka bezpieczeństwa ruchu drogowego

- ◊ Istotność bezpieczeństwa ruchu drogowego
- ◊ Podręczniki lub inne wytyczne
- ◊ Cele jakościowe lub ilościowe
- ◊ Plany poprawy bezpieczeństwa
- ◊ Priorytety w zakresie poprawy bezpieczeństwa

Istotność bezpieczeństwa ruchu drogowego

Q2. Jak ważne jest bezpieczeństwo ruchu drogowego dla Państwa działań związanych z transportem?

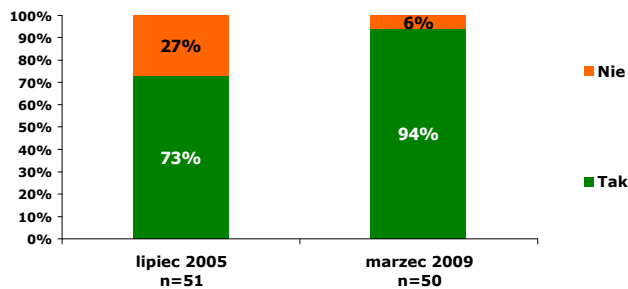


- Osoby odpowiedzialne za flotę samochodową w firmach uważają, że bezpieczeństwo ruchu drogowego jest bardzo ważne lub ważne dla ich działań. Żadna z badanych osób nie uznała, że jest to nieważne.
- W porównaniu z poprzednią falą badania ocena ważności bezpieczeństwa ruchu drogowego nie zmieniła się istotnie.

↑↓ wynik istotny statystycznie w porównaniu do 2005 roku

Podręcznik lub inne wytyczne

Q4. Czy Państwa organizacja posiada regulamin, politykę samochodową* podręcznik lub inne wytyczne dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego dla pracowników?



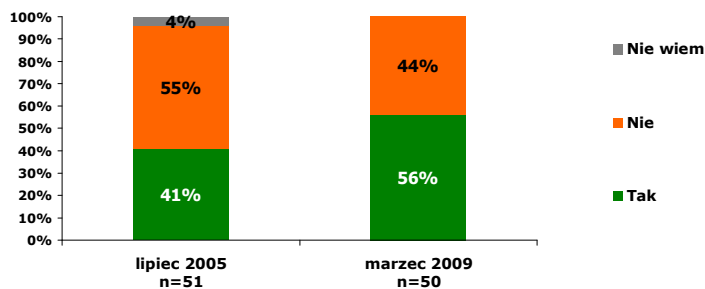
■ 94% badanych firm posiada podręcznik lub wytyczne dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego.

* Zmiana treści pytania w porównaniu z 2005 rokiem (elementy o które nie pytano)

7

Cele jakościowe lub ilościowe

Q5. Czy Państwa organizacja ustala cele ilościowe lub jakościowe związane z wypadkami drogowymi, np. zero wypadków śmiertelnych?



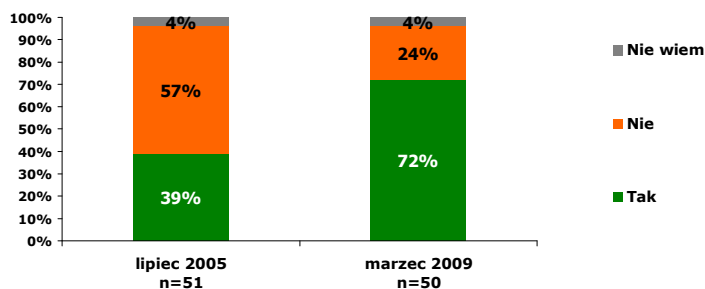
■ Ponad połowa badanych firm (56%) ustala cele ilościowe lub jakościowe związane z wypadkami drogowymi.
 ■ Odsetek firm ustalających cele ilościowe lub jakościowe nie zmienił się znacząco od 2005 roku.

↑↓ wynik istotny statystycznie w porównaniu do 2005 roku

8

Plan poprawy bezpieczeństwa

Q6. Czy Państwa organizacja posiada plan poprawy bezpieczeństwa floty, którego celem jest zmniejszenie liczby wypadków drogowych?*



72% badanych firm posiada plan poprawy bezpieczeństwa floty. Planu takiego nie posiada 24% badanych firm.

* Zmiana treści pytania w porównaniu z 2005 rokiem

↑↓ wynik istotny statystycznie w porównaniu do 2005 roku

9

Priorytety w zakresie poprawy bezpieczeństwa

Q20. Jakiego rodzaju czynniki poprawiające bezpieczeństwo mają priorytet w Państwa organizacji?
Możliwość wskazania 3 czynników



Czynniki mające priorytet to standardy bezpieczeństwa (wskazane przez 62% badanych firm), polepszenie szkoleń dla kierowców (52%) i zakup/leasing bezpieczniejszych modeli samochodów (42%). W porównaniu z poprzednim badaniem istotnie wzrosło znaczenie czynnika „polepszenie szkoleń dla kierowców”, spadło natomiast znaczenie „polepszenie zasad doboru kierowców”.

↑↓ wynik istotny statystycznie w porównaniu do 2005 roku

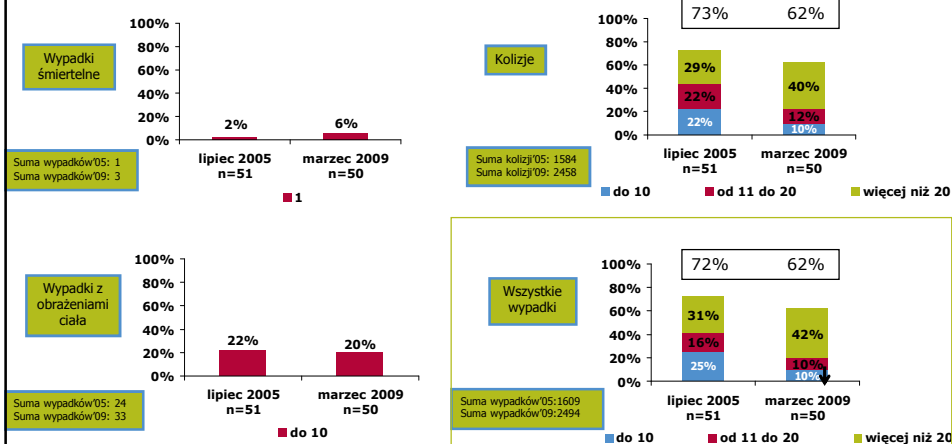
10

Wypadki

- ◊ Roczna liczba wypadków w organizacji
- ◊ Główne przyczyny wypadków
- ◊ Niezgłoszone wypadki
- ◊ Wewnętrzne dochodzenie
- ◊ Powypadkowe bazy danych

Liczba wypadków drogowych w organizacji

Q10. Ile wypadków drogowych, z udziałem samochodów służbowych Państwa organizacji, zostało zgłoszonych w 2008 roku?

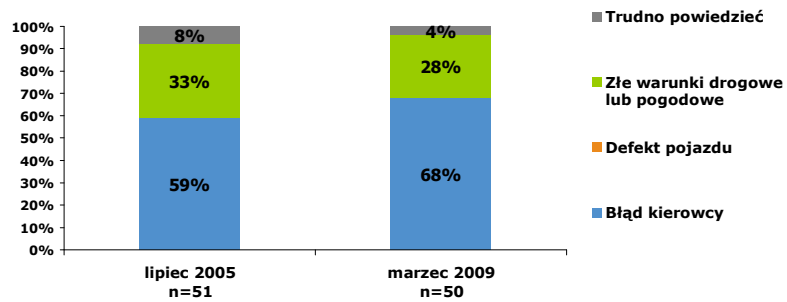


- Najczęstszym rodzajem wypadków drogowych były kolizje (suma to 2458 kolizji na 50 firm w 2008 roku).
- W jedynie 6% firm zgłoszony został wypadek śmiertelny, w 20% zgłoszono wypadek z obrażeniami ciała.
- W porównaniu z poprzednim badaniem istotnie zmalała ilość firm, w których zgłoszono ogólnie do 10 wypadków.

↑↓ wynik istotny statystycznie w porównaniu do 2005 roku 12

Główne przyczyny wypadków

Q12. Proszę zaznaczyć który z 3 wymienionych poniżej czynników jest Pana/Pani zdaniem główną przyczyną wypadków drogowych w Państwa organizacji?



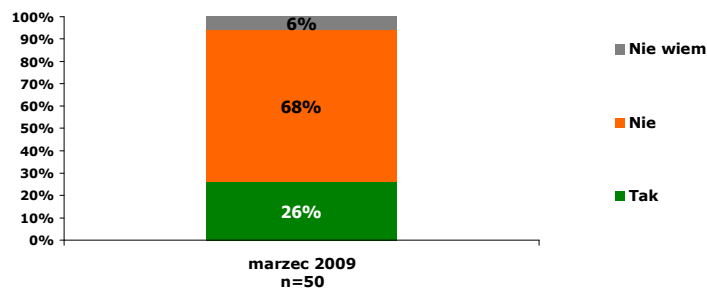
- W opinii 68% osób odpowiedzialnych za flotę samochodową w firmie główną przyczyną wypadków był błąd kierowcy. Dla 28% przyczyną były złe warunki drogowe lub pogodowe. Nikt natomiast jako przyczynę wypadku nie wskazał defektu pojazdu.
- Uzyskane wyniki nie różnią się istotnie od wyników z 2005 roku.

↑↓ wynik istotny statystycznie w porównaniu do 2005 roku 13

Niezgłoszone wypadki

Q10a. Czy uważa Pan(i), że część wypadków drogowych z udziałem pojazdów Państwa nie została zgłoszonych

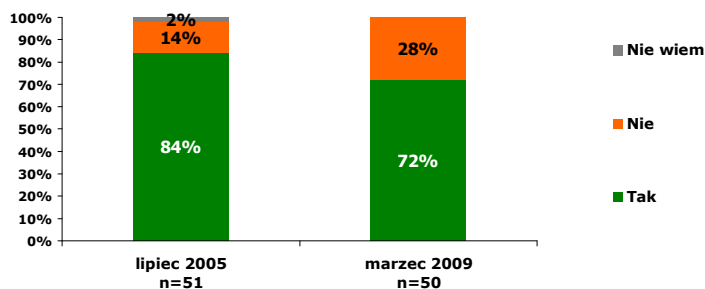
- Wszystkie badane organizacje zarówno w 2005 jak i w 2009 roku wymagają zgłaszania wszelkich zdarzeń drogowych.



- W opinii osób odpowiedzialnych za flotę samochodową więcej niż co czwarty wypadek (26%) nie został zgłoszony.

14

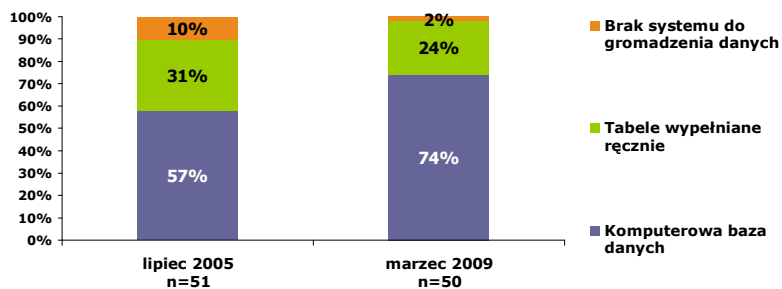
Q8. Czy Państwa organizacja przeprowadza wewnętrzne dochodzenia powypadkowe w celu ustalenia okoliczności wypadków i winnych?



- W 72% badanych organizacji prowadzone jest wewnętrzne dochodzenie mające na celu ustalenie okoliczności wypadków i winnych.
- Wynik z 2009 roku nie różni się istotnie od tego z 2005 roku.

↑↓ wynik istotny statystycznie w porównaniu do 2005 roku 15

Q9. Jakiego typu bazy danych dotyczące wypadków drogowych prowadzi Państwa organizacja?



- Niemal ¾ badanych organizacji (74%) prowadzi komputerową bazę danych dotyczących wypadków. Jedynie 2% firm nie gromadzi takich danych.
- Otrzymane wyniki nie różnią się istotnie od tych z 2005 roku.

↑↓ wynik istotny statystycznie w porównaniu do 2005 roku 16



Kierowcy

- ◊ Kryteria przy zatrudnianiu kierowców
- ◊ Szkolenia i wytyczne dla kierowców zawodowych
- ◊ Szkolenia i wytyczne dla innych pracowników
- ◊ Obowiązki nakładane na kierowców
- ◊ Sposoby egzekwowania obowiązków
- ◊ Zachęty i kary

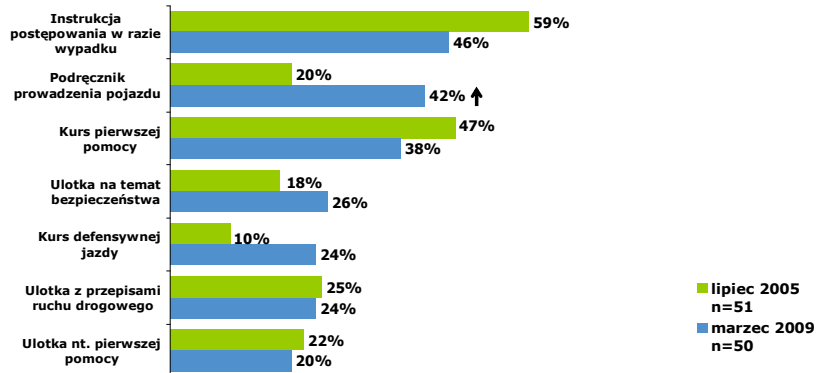
Kryteria przy zatrudnianiu kierowców

Q13. Jeśli Państwa organizacja zatrudnia pracowników korzystających w pracy z samochodów firmowych to w jaki sposób są sprawdzane ich kwalifikacje?



■ 98% firm zatrudniając kierowców sprawdza czy posiadają oni krajowe prawo jazdy. Kierowcy sprawdzani są również poprzez badanie lekarskie (badanie wewnątrz organizacji 60%, krajowe zaświadczenie lekarskie 58%), oraz egzamin praktyczny (50%).
 ■ W porównaniu z badaniem z 2005 roku istotnie spadło znaczenie niekaralności kandydata na kierowcę.

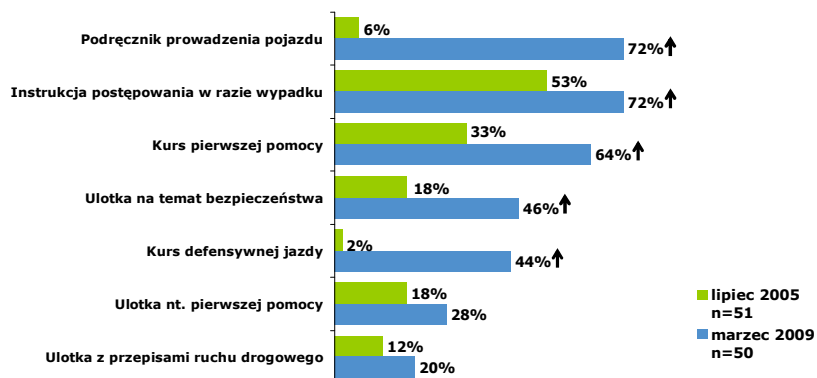
Q14. Jakie szkolenia lub wytyczne Państwa organizacja zapewnia kierowcom i pracownikom?



■ Kierowcy zawodowi w badanych firmach szkoleni są przede wszystkim z zasad postępowania w razie wypadku (46%) oraz otrzymują podręcznik prowadzenia pojazdu (42%).
 ■ W porównaniu z poprzednim pomiarem kierowcy istotnie częściej otrzymują podręcznik prowadzenia pojazdu.

↑↓ wynik istotny statystycznie w porównaniu do 2005 roku 19

Q14. Jakie szkolenia lub wytyczne Państwa organizacja zapewnia kierowcom i pracownikom?

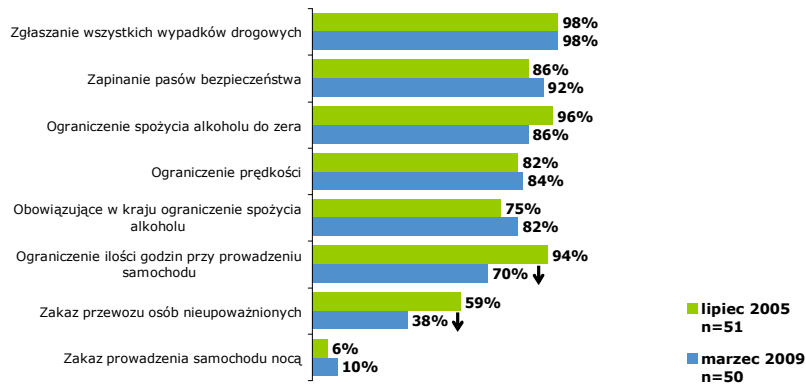


■ Pracownicy inni niż zawodowi kierowcy najczęściej w ramach szkoleń otrzymują podręcznik prowadzenia pojazdu (72%), instrukcję postępowania w razie wypadku (72%) oraz przechodzą kurs pierwszej pomocy (64%).
 ■ Porównując wyniki z poprzednią falą badania zauważyć można istotny wzrost szkoleń / wytycznych dla pracowników innych niż kierowcy zawodowi.

↑↓ wynik istotny statystycznie w porównaniu do 2005 roku 20

Obowiązki nakładane na kierowców

Q15. Jakie obowiązki Państwa organizacja nakłada na kierowców?

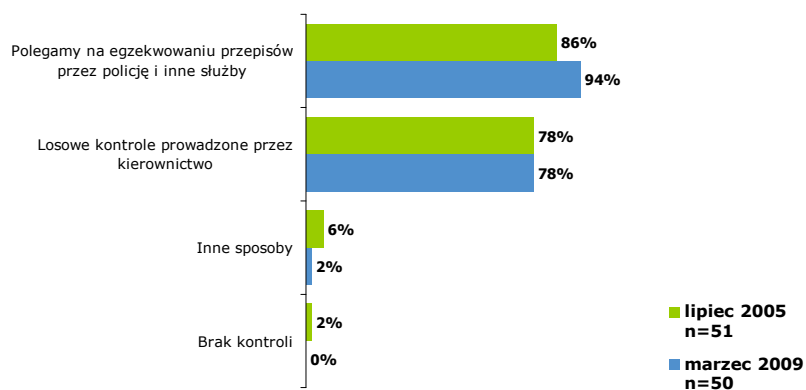


- Podstawowe obowiązki nakładane na kierowców to zgłaszanie wypadków drogowych (98%), zapinanie pasów (92%), ograniczenie spożycia alkoholu (do zera 86%, do obowiązującego limitu w danym kraju 82%) i ograniczenie prędkości (84%).
- W porównaniu z 2005 rokiem istotnie zmniejszyło się ograniczenie dotyczące ilości godzin pracy i zakaz przewozu osób nieupoważnionych.

↑↓ wynik istotny statystycznie w porównaniu do 2005 roku 21

Sposoby egzekwowania obowiązków

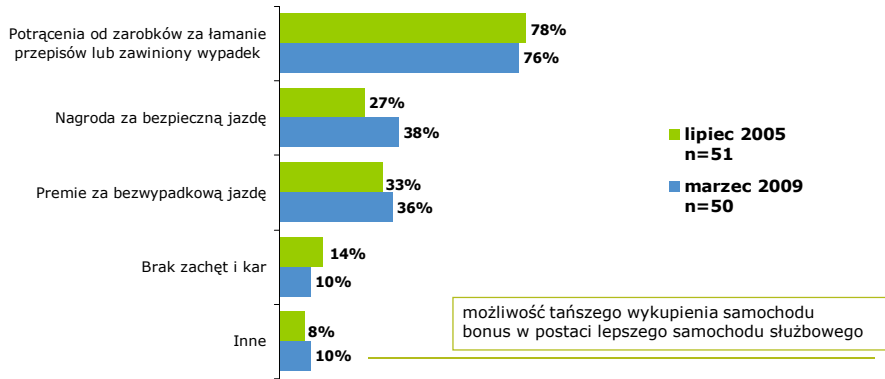
Q16. W jaki sposób Państwa organizacja egzekwuje powyższe obowiązki/ zasady?



- 94% firm egzekwuje wyznaczone zasady polegając na kontroli policji i innych służb. 78% organizacji samodzielnie przeprowadza kontrole swoich pracowników.
- W porównaniu z poprzednim badaniem wyniki nie zmieniły się istotnie.

↑↓ wynik istotny statystycznie w porównaniu do 2005 roku 22

Q17. Jakiego typu wewnętrzne zachęty i kary stosuje Państwa organizacja w celu promowania bezpiecznej jazdy?



- Najczęstszym sposobem wpływania na kierowców, aby bezpiecznie jeździli są potrącenia od zarobków za łamanie przepisów lub spowodowanie wypadku (76%).
- Promowanie bezpiecznej jazdy poprzez nagradzanie jest rzadziej stosowane – nagrody przyznaje 38% firm, premie 36%.
- Sposoby promowania bezpiecznej jazdy zbliżone są do tych z 2005 roku.

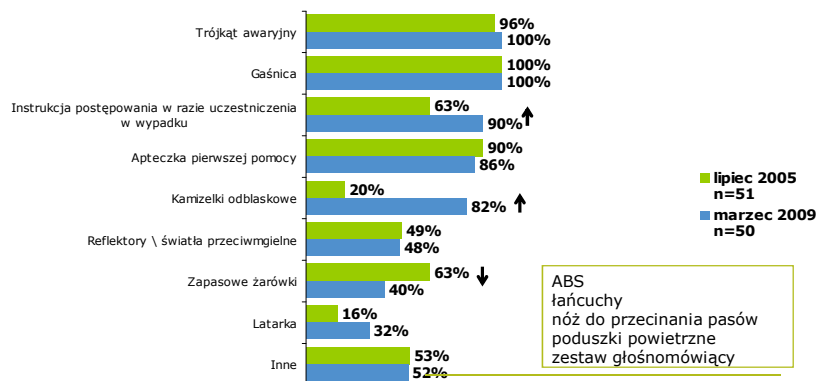
↑↓ wynik istotny statystycznie w porównaniu do 2005 roku 23



- ◆ **Obowiązkowe wyposażenie bezpieczeństwa**
- ◆ **Kontrole pojazdu przed podróżą**

Obowiązkowe wyposażenie bezpieczeństwa

Q18. Jakie wyposażenie bezpieczeństwa jest obowiązkowe we wszystkich pojazdach w Państwa organizacji?

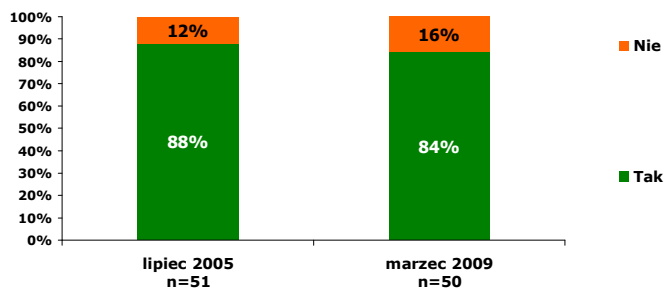


- We wszystkich badanych firmach obowiązkowym wyposażeniem jest trójkąt awaryjny i gaśnica.
- Zdecydowana większość samochodów wyposażonych jest także w instrukcję postępowania w razie uczestniczenia w wypadku (90%), apteczkę (86%) i kamizelkę odblaskową (82%).
- W porównaniu z 2005 rokiem samochody istotnie częściej posiadają instrukcję postępowania w razie uczestniczenia w wypadku i kamizelkę odblaskową. Rzadziej natomiast wyposażone są w zapassowe żarówki.

↑↓ wynik istotny statystycznie w porównaniu do 2005 roku 25

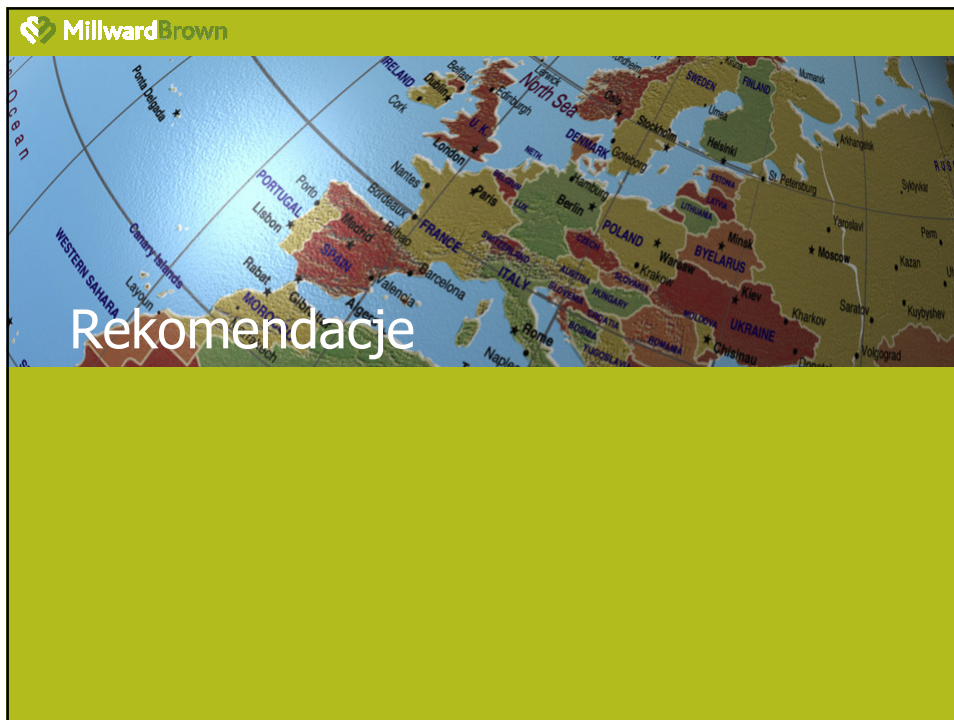
Kontrole pojazdu przed podróżą

Q19. Czy jest wymagane, aby kierowcy przeprowadzali kontrole stanu technicznego i bezpieczeństwa pojazdów przed rozpoczęciem podróży?



- Zdecydowana większość firm (84%) wymaga, aby kierowcy przeprowadzali kontrole stanu technicznego i bezpieczeństwa pojazdów przed rozpoczęciem podróży.
- Uzyskane wyniki nie różnią się istotnie od wyników z 2005 roku.

↑↓ wynik istotny statystycznie w porównaniu do 2005 roku 26



- Wydaje się, że działania po 2005 roku wpłynęły na wzrost świadomości bezpieczeństwa w ruchu drogowym.
- Należy zachęcać firmy do ustalania celów związanych z wypadkami oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- Należy zachęcać firmy do proaktywnych działań poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego w firmach (dochodzenia wewnętrzne, analiza przyczyn wypadków)
- Należy też utrzymać poziom szkoleń pracowników i zwiększyć szkolenia kierowców zawodowych. Szkolenia i wytyczne należało by bardziej sprofilować w kierunku bezpiecznej jazdy.
- Firmy powinny większą uwagę poświęcić ograniczeniu liczby kolizji. Można to osiągnąć poprzez polepszenie zasad doboru i monitoringu kierowców.
- Wśród firm można by promować politykę nagradzania kierowców za bezpieczną jazdę, zamiast kar za spowodowanie wypadków.