



## BEZPIECZEŃSTWO W RUCHU DROGOWYM W POLSCE A ZARZĄDZANIE CZASEM PRACY KIEROWCÓW SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH

Katarzyna Sukiennik<sup>1</sup>, Izabela Powroźnik<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Politechnika Częstochowska  
Wydział Zarządzania

<sup>2</sup> „Fotoiska” Izabela Powroźnik

**Streszczenie:** W artykule przedstawiono sposoby właściwego zarządzania czasem pracy kierowców zawodowych wpływające na bezpieczeństwo drogowe. Celem publikacji jest zdobycie wiedzy na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz zarządzania czasem pracy kierowców zawodowych. Cel ten został osiągnięty z wykorzystaniem analizy sposobu zarządzania czasem pracy kierowcy. Właściwe i zgodne z przepisami prowadzenie pojazdu ciężarowego nie powinno powodować niebezpieczeństwa na drodze. W artykule poruszono bardzo ważną kwestię, jaką jest przekraczanie czasu pracy kierowców zawodowych. Wzmoczone kontrole i kary nakładane na przewoźników powinny zminimalizować ten problem, jednak ciągle można spotkać się z naruszeniami w tym zakresie. Zmęczenie, jakie występuje u kierowców zawodowych, w sposób znaczący wpływa na ich koncentrację i refleks. Dlatego ważne dla ogólnego bezpieczeństwa jest, aby czas odpoczynku był zachowany i pozwolił kierowcy na regenerację przed dalszą podróżą. Do osiągnięcia celu pracy wykorzystano kwestionariusz ankiety, który wypełniło drogą internetową 213 polskich kierowców zawodowych. Ankieta była przeprowadzona w okresie od stycznia do czerwca 2019 roku. Jak wynika z otrzymanych wyników badań, kierowcy są świadomi, w jaki sposób powinni zarządzać czasem pracy. Jednak na drodze zdarzają się różne sytuacje, podczas których muszą oni szybko podejmować decyzje.

**Słowa kluczowe:** bezpieczeństwo, czas pracy kierowcy, przedsiębiorstwa transportowe, transport, zarządzanie

DOI: 10.17512/znpcz.2020.1.06

### Wprowadzenie

Bezpieczeństwo w transporcie drogowym stanowi istotny problem społeczny. Świadomość polskich kierowców, jako uczestników ruchu drogowego, odnośnie bezpieczeństwa jest na średnim poziomie. Dlatego też w artykule przedstawiono wyniki uzasadniające postawioną hipotezę badawczą dotyczącą wpływu sposobów zarządzania czasem pracy kierowców zawodowych na poziom bezpieczeństwa na drogach. Kierowca, wsiadając do samochodu, nie zastanawia się, czy poruszając się po drogach w należyty sposób, zapewnia innym uczestnikom odpowiedni poziom bez-

<sup>1</sup> Katarzyna Sukiennik, dr, [katarzyna.sukiennik@wz.pcz.pl](mailto:katarzyna.sukiennik@wz.pcz.pl), ORCID: 0000-0002-0195-7002

<sup>2</sup> Izabela Powroźnik, [zizu7878@autograf.pl](mailto:zizu7878@autograf.pl).

pieczeństwa. Można tu badać wiele aspektów, między innymi dostosowanie prędkości do obowiązujących przepisów oraz do warunków atmosferycznych (Szczepaniak (red.) 2002, s. 75). Spełnienie wszystkich istotnych warunków bezpieczeństwa drogowego w miastach jest trudne. Dlatego też wprowadzono system transportowy, który w wielu polskich miastach jest częścią funkcjonalno-przestrzennej struktury i stanowi potencjalny stymulator rozwoju miasta (Suchorzewski 2010, s. 43). Rozwój infrastruktury w miastach pozwala na wzrost bezpieczeństwa. Infrastruktura ta również ma na celu wyprowadzenie transportu ciężkiego z miast. Działania te są podejmowane, aby usprawnić poruszanie się po mieście oraz zmniejszyć ilość zanieczyszczeń spowodowanych transportem (Demińska-Cyran, Gubała 2005, s. 151). Ograniczenie tempa wzrostu ruchu w miastach i przewozów transportowych oraz zamiana transportu szkodliwego dla środowiska na transport mniej szkodliwy mają pomóc środowisku naturalnemu (Stajniak i in. 2007, s. 137). Kierowcy często odnoszą mylne wrażenie, że bez względu na to, jak jeżdżą i jakie manewry wykonują, są świetnymi kierowcami. Dopiero w sytuacji zagrażającej ich życiu analizują zachowania innych kierowców. Sytuacja ta z roku na rok ulega poprawie, jednak zaostrenie przepisów nie mogą być ważniejsze od zdrowego rozsądku kierowców. Sprawne zarządzanie systemem transportowym w Polsce pozwala na polepszenie wizerunku państwa w porównaniu z innymi krajami oraz na odpowiadanie na potrzeby rynku z wykorzystaniem nowych technologii (Dombrowski, Crespo, Zahn 2010, s. 341). Sytuacja kierowców samochodów osobowych jest lepsza niż kierowców zawodowych, ponieważ ewentualne straty spowodowane ich błędem na drodze są mniejsze. Kierowca zawodowy, który prowadzi ciężki, duży pojazd, musi zachować szczególną ostrożność w stosunku do innych uczestników ruchu drogowego (Strzelczyk, Chład 2017, s. 11). Dlatego coraz częściej odbywa się kontrola zarówno kierowców samochodów osobowych, jak i ciężarowych (Mouritsen, Hansen, Hansen 2009, s. 739). Instrumenty wykorzystywane podczas kontroli pozwalają na ukaranie kierowców nieprzestrzegających przepisów ruchu drogowego w Polsce.

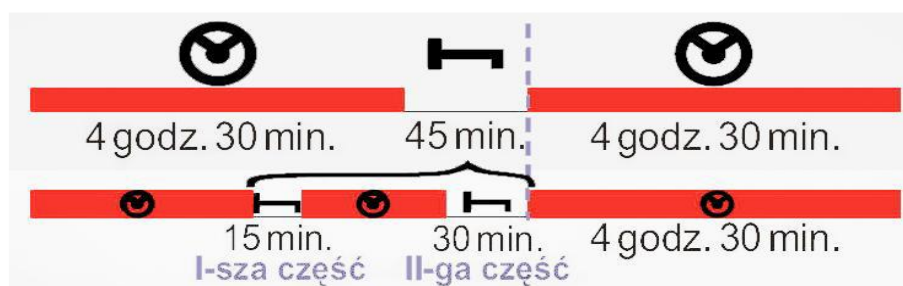
### **Znaczenie i rozwój transportu**

Współcześnie transport odgrywa bardzo ważną rolę w rozwoju gospodarczym całego państwa. Działalność transportowa umożliwia funkcjonowanie innym sektorom gospodarki narodowej oraz wpływa na ich rozwój (Czech-Rogosz, Swadźba 2011, s. 13). Najczęściej wykorzystywanym rodzajem transportu w Polsce jest transport drogowy, który pozwala dostarczyć ładunek bezpośrednio z miejsca nadania do miejsca odbioru. Polski rynek transportowy jest nasycony przede wszystkim dzięki transportowi drogowemu (Zielaskiewicz 2012, s. 32). Przewóz ładunków odbywa się z wykorzystaniem samochodów ciężarowych, które posiadają odpowiednie możliwości ładunkowe. Transport towarów jest najważniejszym elementem systemu logistycznego, który spełnia zadania związane z przemieszczeniem surowców, materiałów, komponentów czy wyrobów gotowych w podsystemach logistycznych (Urbanyi-Popiołek (red.) 2013, s. 7). Każdy transport powinien być dobrze zaplanowany, co pozwala zminimalizować jego koszt i czas dostarczenia przesyłki (Brzozowska, Kabus 2014, s. 55). Podczas planowania transportu należy uwzględnić

możliwości kierowcy oraz niespodziewane zdarzenia drogowe, takie jak np. korki. Oczywistym jest fakt, że nie da się szczegółowo przewidzieć wszystkich sytuacji podczas całej drogi przewozowej, jednak można określić pewne elementy, które w sposób zbliżony podadzą czas dostarczenia towaru. Polska należy do grona liderów przewozowych. W latach 2015-2016 polscy przewoźnicy przebyli 222,3 mln tkm, co pozwoliło im uzyskać drugą pozycję w Europie. Liderami byli Niemcy, którzy przebyli 307,0 mln tkm, natomiast na trzecim miejscu w rankingu byli Hiszpanie z wynikiem 199,2 ml tkm (GUS 2017, s. 40). Zaangażowanie polskich przedsiębiorstw przewozowych w transport międzynarodowy i osiąganie bardzo dobrych wyników jest oznaką wysokiego poziomu jakości świadczonych usług (Skowron-Grabowska, Synowiec 2013, s. 190). Usługi transportowe są bardzo cenne zarówno na rynku krajowym, jak i międzynarodowym, ponieważ pozwalają przewozić różne ładunki do różnych miejsc na świecie.

### Zarządzanie czasem pracy kierowców zawodowych

Zawód kierowcy należy do grupy tych najbardziej stresujących, dlatego ważne jest, aby umożliwić osobom go wykonującym odpowiedni czas na odpoczynek. Czas pracy, jakim dysponują, jest zasadniczą kwestią w tym zawodzie (Paluch 2010, s. 26). Czasem pracy nazywamy przedział czasu, w którym pracownik jest w dyspozycji pracodawcy na terenie zakładu pracy lub innym wyznaczonym przez niego miejscu (*Kodeks pracy*, art. 128). Dla kierowców samochodów ciężarowych czas pracy oznacza nie tylko okres od rozpoczęcia do końca pracy, ale także czas gotowości do jej wykonywania czy też przerwy (*Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców*, art. 24). Kierowca samochodu ciężarowego, rozpoczynając dzień pracy, może wykorzystać maksymalnie 15 godzin – rozpoczynając jazdę o godzinie szóstej rano, może pracować maksymalnie do dziewiątej wieczorem (<https://nolibab3.blogspot.com>). Oznacza to, że od momentu rozpoczęcia pracy ma on dokładnie 15 godzin na wykorzystanie 9 lub 10 godzin jazdy, robiąc również obowiązkowe przerwy. Jednak jeżeli praca ta jest wykonywana w porze nocnej przez co najmniej 4 godziny, czas pracy nie może przekroczyć 10 godzin na dobę.



**Rysunek 1. Dzienna struktura czasu pracy kierowcy**

Źródło: ([https://www.itd-pip.pl/...](https://www.itd-pip.pl/))

Na *Rysunku 1* przedstawiono graficznie strukturę pracy kierowcy - sposób wykorzystania czasu pracy z uwzględnieniem obowiązkowych przerw. Pojazd ciężarowy może być prowadzony nie dłużej niż 4,5 godziny, po tym czasie musi nastąpić 45-minutowa przerwa. Podczas przerw niedopuszczalne jest wykonywanie innych czynności, przerwa ta powinna być przeznaczona na odpoczynek. Istnieje również możliwość podzielenia przerwy na dwie krótsze – 15 i 30 minut. Jednak muszą być one odebrane w trakcie 4,5-godzinnego prowadzenia pojazdu i dokładnie w takiej kolejności. Oznacza to, iż w przypadku przeciągnięcia pierwszej przerwy do 30, 35 czy nawet 44 minut zostanie ona zaliczona (przez tachograf i przepisy) jako przerwa krótka, czyli 15-minutowa. Kolejna przerwa nie może być krótsza niż 30 minut (Prasolek 2015, s. 98-99). Takie przerwy nie wliczają się do dziennego czasu odpoczynku.

Wytyczne dotyczące czasu pracy kierowców zawodowych są określone również w odniesieniu do tygodni. Tygodniowy maksymalny czas prowadzenia pojazdu nie może być dłuższy niż 56 godzin, z zastrzeżeniem, iż musi się to zawrzeć w maksymalnie 60 godzinach pracy. Dość często spotykany błąd to traktowanie zakończenia tygodniowego odpoczynku na równi z zakończeniem tygodnia. Mogą, lecz nie muszą to być dwa różne okresy czasu. Należy wziąć pod uwagę, że tydzień to sztywny okres trwający od poniedziałku godzina 0:00 do niedzieli godzina 24:00. Natomiast maksymalny okres pracy (sześciodniowy) jest rozliczany od końca jednego okresu tygodniowego odpoczynku do rozpoczęcia kolejnego (<http://csk.szczecin.pl/>). Tydzień taki może zacząć się w dowolny inny dzień tygodnia niż poniedziałek. Tygodniowy okres odpoczynku kierowcy – licząc od zakończenia poprzedniego tygodnia odpoczynku – musi rozpocząć się najpóźniej w chwili zakończenia sześciu okresów 24-godzinnej aktywności i dyspozycyjności kierowcy. W tym czasie kierowca jest w stanie swobodnie dysponować swoim czasem (Grondys, Kott, Sukiennik 2017, s. 241). Tygodniowy okres odpoczynku obejmuje zarówno regularny tygodniowy okres odpoczynku (trwający przynajmniej 45 godzin), jak i skrócony tygodniowy okres odpoczynku (trwający nie mniej niż 24 godziny). Na *Rysunku 2* przedstawiono różnicę pomiędzy zakończeniem tygodniowego odpoczynku a zakończeniem tygodnia.

	Dzień tygodnia	Czas jazdy		
Godzina 0:00	I Tydzień	Poniedziałek	08:50	maksymalnie 6 dni
		Wtorek	06:45	
		Środa	07:50	
		Czwartek	xxxx	
		Piątek	xxxx	
		Sobota	04:00	
		Niedziela	09:00	
Godzina 24:00	II Tydzień	Poniedziałek	09:00	maksymalnie 6 dni
		Wtorek	07:45	
		Środa	08:00	
		Czwartek	09:00	
		Piątek	xxxx	
		Sobota	xxxx	
		Niedziela	07:15	

} maksymalnie 56 godzin jazdy (dotyczy I Tygodnia)  
} maksymalnie 56 godzin jazdy (dotyczy II Tygodnia)

**Rysunek 2. Struktura czasu pracy z uwzględnieniem tygodniowego odpoczynku**

Źródło: ([http://csk.szczecin.pl/...](http://csk.szczecin.pl/))

Na *Rysunku 2* przedstawiono czas pracy kierowcy, który rozpoczął tydzień pracy w sobotę po tygodniowym odpoczynku w czwartek i piątek, a zakończył ją w czwartek, po czym piątek i sobota były kolejnym tygodniowym odpoczynkiem.

Każdy kierowca musi skrupulatnie wprowadzać wykonywane czynności do tachografu oraz zapisywać je w prywatnych notatkach. Czynności te pomogą w wyliczaniu czasu pracy oraz będą przydatne przy ewentualnej kontroli. Czas pracy, jazdy i przerw kierowcy, które zostały już wykorzystane, oraz te, które można jeszcze wykorzystać, to ważne informacje dla spedytora. Podczas planowania kolejnych tras dla danego kierowcy musi on wziąć pod uwagę możliwość wykonania tego kursu przez konkretnego kierowcę, uwzględniając czas, jaki pozostał mu do wykorzystania. Dbłość o nieprzekraczanie czasu pracy jest ważna przede wszystkim dla kierowcy, ponieważ w razie kontroli to on zostaje ukarany mandatem karnym. Jednak najistotniejszą kwestią jest możliwość właściwego wykonywania swoich obowiązków oraz dbłość o bezpieczeństwo własne i innych uczestników ruchu drogowego.

### **Wpływ zarządzania czasem pracy na bezpieczeństwo drogowe**

Celem zasadniczym badania było zebranie informacji od losowo wybranych kierowców zawodowych pracujących w polskich przedsiębiorstwach transportowych. Celem pośrednim było pozyskanie wśród kierowców samochodów ciężarowych informacji na temat warunków zatrudnienia, przedsiębiorstwa, w którym pracują, oraz ich stosunku do przepisów o czasie pracy kierowcy. W badaniu wzięło udział 213 kierowców wykonujących przewóz krajowy, jak i międzynarodowy, co pozwala na dokonanie szerszej analizy zachowań i poglądów wśród kierowców. Do osiągnięcia celu artykułu wykorzystano kwestionariusz ankiety internetowej. Ankieta była przeprowadzona w okresie od stycznia do czerwca 2019 roku. Większą część ankietowanych stanowili mężczyźni w wieku 21-30 lat, z wykształceniem średnim, mieszkający w miejscowościach do 5 tysięcy mieszkańców. W badaniu zajęto się pozyskaniem informacji między innymi o łamaniu przepisów oraz świadomości odnośnie bezpieczeństwa na drogach.

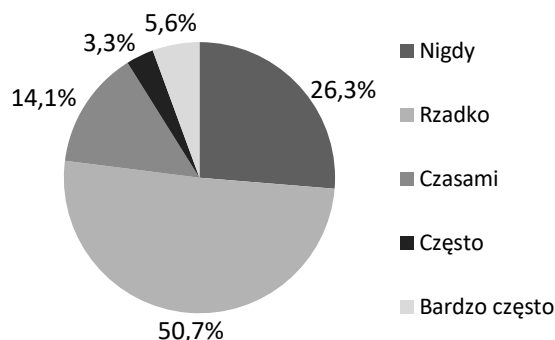
W *Tabeli 1* przedstawiono wyniki przeprowadzonych ankiet dotyczących podejścia pracodawców do szkolenia pracowników. Zaprezentowane dane pokazują, że przedsiębiorcy w sposób właściwy zapoznają większą część kierowców z obowiązującymi zasadami. W pierwszej części 66,2% ankietowanych potwierdziło zapoznanie ich przez pracodawców z zasadami wykonywanej pracy, natomiast 56,8% zostało zapoznanych z funkcjonowaniem tachografu. Przedstawienie treści ustawy o czasie pracy kierowców potwierdziło 51,6% badanych, natomiast zaznajomienie ze strukturą czasu pracy, czasu jazdy, przerw i odpoczynków potwierdza 54% ankietowanych. Sytuacja w przypadku zapoznania z taryfikatorem kar jest gorsza, ponieważ 64,8% nie została z nim zapoznana. Należy zaznaczyć, że zarówno przedsiębiorcy, jak i kierowcy powinni dążyć do znajomości przepisów w zakresie czasu pracy oraz struktury pracy kierowcy.

Tabela 1. Wyniki badań dotyczące szkolenia kierowców przez pracodawców

Czy obecny pracodawca zapoznał Pana/Panią z zasadami wykonywania pracy na stanowisku kierowca zawodowy?		
Tak	141	66,2%
Nie	72	33,8%
Czy obecny pracodawca zapoznał Pana/Panią z zasadami posługiwania się tachografem?		
Tak	121	56,8%
Nie	92	43,8%
Czy obecny pracodawca zapoznał Pana/Panią z treścią ustawy o czasie pracy kierowcy?		
Tak	110	51,6%
Nie	103	48,4%
Czy obecny pracodawca zapoznał Pana/Panią z taryfikatorem kar za przekroczenie czasu pracy kierowcy?		
Tak	75	35,2%
Nie	138	64,8%
Czy obecny pracodawca zapoznał Pana/Panią ze strukturą czasu pracy, czasu jazdy, przerw i odpoczynków?		
Tak	115	54,0%
Nie	98	46,0%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych

Druga część badania miała na celu uzyskanie informacji o łamaniu przepisów oraz o świadomości kierowców odnośnie bezpieczeństwa na drogach. Na *Rysunku 3* przedstawiono strukturę odpowiedzi odnośnie przekraczania czasu jazdy.

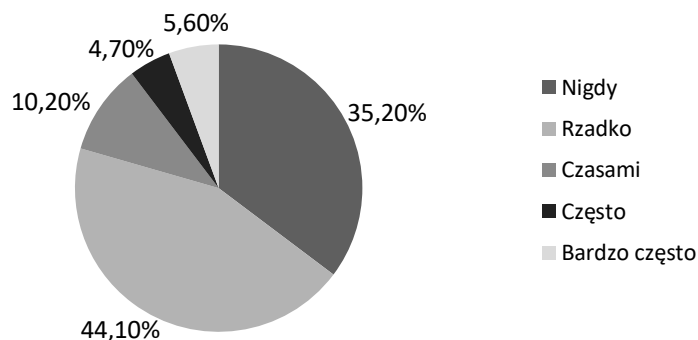


Rysunek 3. Struktura odpowiedzi na pytanie „Jak często zdarza się Panu/Pani przekroczyć dozwolony czas jazdy?”

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych

Wyniki pokazują, że 77% ankietowanych bardzo rzadko lub wcale nie przekracza czasu jazdy. Można zauważyć również, że pozostałe 23% czasami bądź często łamie przepisy w tym zakresie. Sytuacja nieprzestrzegania czasu jazdy jest niestety obecna

w życiu codziennym kierowców zawodowych. O ile nie jest ona problemem w przypadku jednorazowego przekroczenia czasu o 5 minut, to w sytuacji ciągłego naginania czasu jazdy jest niebezpiecznym i wysoce nagannym zachowaniem na drodze.

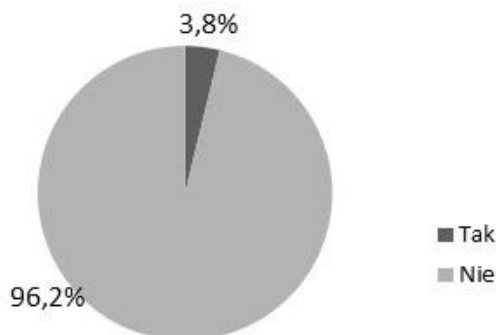


**Rysunek 4. Struktura odpowiedzi na pytanie: „Jak często zdarza się Panu/Pani przekroczyć dozwolony czas pracy?”**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych

Na *Rysunku 4* przedstawiono odpowiedzi ankietowanych na temat przekraczania czasu pracy. Wynika z nich, że 35,2% nigdy, a 44,1% badanych rzadko dopuszcza się łamania przepisów w tym zakresie. Natomiast pozostała część badanych przyznaje się do przekraczania czasu pracy. Z badania wynika, że należy poprawić tę sytuację, aby łamanie przepisów było niedopuszczalne. Trzeba jednak zwrócić uwagę, że pewne okoliczności powstające podczas jazdy, np. korki, mogą spowodować wydłużenie czasu pracy. Sytuacja taka przyczynia się do przekroczenia czasu pracy kierowcy.

Struktura odpowiedzi zaprezentowana poniżej dotyczy skutków łamania przepisów.

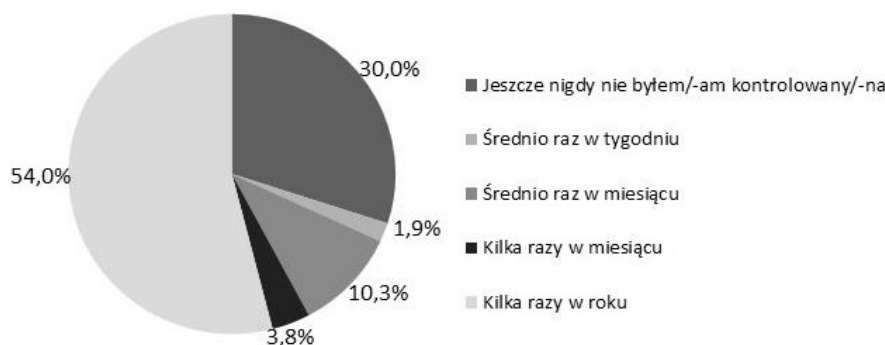


**Rysunek 5. Struktura odpowiedzi na pytanie: „Czy była Pan/Pani kiedyś sprawcą wypadku lub zdarzenia drogowego spowodowanego zmęczeniem przez nieprzestrzeganie czasu jazdy, czasu pracy, przerw lub odpoczynków?”**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych

Przedstawione wyniki są bardzo ważne w świetle ogólnego rozumienia bezpieczeństwa i wpływu sytuacji nieprzestrzegania przepisów dotyczących czasu pracy kierowców zawodowych na skutki w postaci wypadków. Pomimo że 96,2% badanych twierdzi, iż nie spowodowało żadnego wypadku wywołanego zmęczeniem lub nieprzestrzeganiem czasu jazdy, pracy, przerwy i odpoczynku, należy zauważyć, że pozostałe 3,8% badanych taki wypadek spowodowało. Dlatego trzeba dołożyć wszelkich starań, aby do tego rodzaju wypadków nie dochodziło wcale. Koniecznością jest zatem odbywanie przerw podczas jazdy.

Wpływ na stosowanie się do obowiązujących przepisów mają częste kontrole oraz mandaty karne nakładane na kierowców przez uprawnione organy kontrolne. Struktura odpowiedzi udzielonych na pytanie o częstotliwość kontroli została przedstawiona na *Rysunku 6*.



**Rysunek 6. Struktura odpowiedzi dotyczących pytania: „Jak często zdarza się Panu/Pani być kontrolowanym/-ną przez Inspekcję Transportu Drogowego lub inne uprawnione organy (również poza granicami kraju)?”**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych

Przedstawione dane pokazują, że 84% ankietowanych jest kontrolowanych przez ITD lub inne uprawnione organy kontrolne tylko kilka razy w roku lub jeszcze nigdy nie byli oni kontrolowani. Pozostałe 16% badanych od czasu do czasu przechodzi kontrolę. Dane te pokazują, iż kontrole przeprowadzane są zbyt rzadko, aby zachować odpowiedni poziom bezpieczeństwa na drogach. Częstotliwość kontroli jest w dużej mierze zależna od tego, po jakich drogach i o jakich porach dnia poruszają się kierowcy. Najważniejszym pytaniem w ankiecie jest pytanie dotyczące świadomości kierowców zawodowych na temat wpływu łamania przepisów w zakresie czasu jazdy i pracy na bezpieczeństwo na drodze (*Tabela 2*). Z przedstawionych danych wynika, że zaledwie 66,2% badanych kierowców widzi wpływ łamania przepisów na poziom bezpieczeństwa na drodze. Współczynnik ten jest zdecydowanie za niski, ponieważ wiadomym jest fakt, że zmęczenie kierowców wiozących ciężkie ładunki dużymi samochodami ciężarowymi wpływa na bezpieczeństwo na drodze. W przypadku pojawienia się niespodziewanego zdarzenia zmęczony kierowca nie jest w stanie wystarczająco szybko zareagować, a często również sam wywołuje nieprzewidziane przez innych uczestników ruchu zdarzenie.



**Tabela 2. Odpowiedzi udzielane na pytanie: „Czy Pana/Pani zdaniem przekroczenia czasu jazdy i czasu pracy mają wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym?”**

Czy Pana/Pani zdaniem przekroczenia czasu jazdy i czasu pracy mają wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym?		
Tak	141	66,2%
Nie	72	33,8%
Dlaczego?		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• „Nie mają wpływu, bo normalny człowiek, jak zasypia, to staje, a nie stwarza zagrożenie nawet wyspany”</li> <li>• „Zmęczenie opóźnia reakcje i właściwą ocenę sytuacji”</li> <li>• „Przekroczenia prędkości czy przyśnięcia za kierownicą stwarzają niebezpieczeństwo na drogach”</li> <li>• „Kierowca zmęczony jest mniej skupiony, ma wolniejsze reakcje, ale trzeba pamiętać, że nie każdy męczy się tak samo w takim samym czasie, jeden będzie zmęczony po 10 h, a inny już po 5 stwierdzi, że ma dość”</li> <li>• „Tak. Ale myślę, że człowiek lepiej wie od ustawy, kiedy jest zmęczony”</li> <li>• „Zmęczony kierowca to zły kierowca, spada nasza uwaga, a wraz z nią bezpieczeństwo”</li> <li>• „Żadne przepisy nie zastąpią zdrowego rozsądku, żadne przepisy nie gwarantują bezpiecznej jazdy w nocy nawet po prawidłowym odebraniu odpoczynku. Powinno się ograniczać jazdę w nocy oraz zakazy jazdy świąteczne/weekendowe, gdyż powodują one podwyższenie ryzyka”</li> <li>• „Jazda ponad siły jest bardzo niebezpieczna”</li> <li>• „Czasem zabraknie dosłownie parę minut, to żadne zagrożenie”</li> <li>• „Kwestia o ile i czy nagminne są to przekroczenia, czy sporadyczne, jeśli to przekroczenia o 10-30 min, to problem ze znalezieniem miejsca parkingowego”</li> <li>• „Wszystko w granicach zdrowego rozsądku”</li> <li>• „Zależy w jakim przypadku. Nie rozumiem karania kierowców za przekroczenia czasu pracy np. o godzinę w celu dojechania do domu”</li> </ul>		

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych

Kwestia przekroczeń dozwolonego czasu pracy, jazdy i niewykorzystywanie należnych ustawowo przerw i odpoczynku jest bardzo ważna. W rękach kierowców wszystkich samochodów poruszających się po drogach jest bezpieczeństwo pozostałych uczestników ruchu drogowego (Neider 2008, s. 28). Z przeprowadzonych analiz wynika, że coraz więcej kierowców i pracodawców zdaje sobie sprawę z powagi sytuacji i chcą oni zmienić podejście pozostałych do kwestii bezpieczeństwa drogowego.

Transport drogowy jest bardzo potrzebny, jednak trzeba zwrócić szczególną uwagę na odpowiednie przestrzeganie przepisów przez wszystkich uczestników ruchu drogowego. Przeprowadzona ankieta miała na celu zobrazowanie sytuacji szkoleń kierowców przez pracodawców oraz ich świadomości na temat bezpieczeństwa drogowego. Przedstawione wyniki pozwalają stwierdzić, że sytuacja nie jest najgorsza, jednak należy poprawić wiele elementów, aby jednak była lepsza. Zwiększenie świadomości kierowców oraz zmiana innych istotnych czynników zdecydowanie pozwoli na poprawę bezpieczeństwa na polskich drogach.

## Podsumowanie

W powyższym artykule przedstawiony został temat dotyczący bardzo istotnej roli bezpieczeństwa na drogach. Autorki poprzez wykonane badania ankietowe wykazały wpływ zarządzania czasem pracy kierowców zawodowych na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Każdy kierowca zawodowy powinien stosować się do norm dotyczących czasu pracy, jednak często przepisy te są łamane. Zdarza się, że pracodawcy wymuszają na kierowcach pracę ponad siły, co wiąże się z naruszaniem przepisów. Należy jednak zauważyć, że sami kierowcy też nie są bez winy, ponieważ chęć większego zarobku okazuje się czasem silniejsza niż możliwości psychofizyczne kierowcy. Sytuacje takie starają się rozwiązać odpowiednie służby, które coraz częściej przeprowadzają kontrole i nakładają kary na nieuczciwych kierowców. Łamanie przepisów jest naganne, nie tylko ze względu na postępowanie wbrew prawu, ale przede wszystkim z uwagi na obniżanie poziomu bezpieczeństwa na drogach. Przpracowany i zmęczony kierowca ma zdecydowanie słabszy refleks i koncentrację, co wpływa na poziom bezpieczeństwa jego samego, jak i innych uczestników ruchu drogowego. Prowadzenie dużego załadowanego pojazdu ciężarowego, którego droga hamowania jest znacząco dłuższa niż samochodu osobowego, bez odpowiedniej koncentracji może spowodować nieodwracalne skutki dla wielu osób. Dlatego przeprowadzono wśród polskich kierowców zawodowych badania mające na celu sprawdzenie, jak przestrzegają oni czasu pracy w kontekście bezpieczeństwa na drogach. Przeprowadzone badania oraz wnioski potwierdziły postawioną hipotezę i cel pracy. Mianowicie wykazały starania zarówno samych kierowców, przedsiębiorców, jak również odpowiednich służb w kierunku poprawy bezpieczeństwa na drogach. Należy jednak wiele poprawić, żeby nie dopuszczać do łamania przepisów w tym zakresie w przyszłości.

## Literatura

1. Brzozowska A., Kabus J. (2014), *Bezpieczeństwo w międzynarodowym transporcie żywności na przykładzie sklepów „Lidl”*, „Logistyka”, nr 6.
2. Czech-Rogosz J., Swadźba S. (2011), *Gospodarki narodowe w procesie przemian strukturalnych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, Katowice.
3. Dembińska-Cyran I., Gubała M. (2005), *Podstawy zarządzania transportem w przykładach*, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań.
4. Dombrowski U., Crespo I., Zahn T. (2010), *Adaptive Configuration of a Lean Production System in Small and Medium-sized Enterprises*, „Production Engineering”, Vol. 4.
5. Grondys K., Kott I., Sukiennik K. (2017), *Funkcjonowanie polskich miast w dobie zrównoważonego rozwoju z punktu widzenia transportu*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Częstochowskiej. Zarządzanie”, nr 25.
6. GUS (2015), *Transport drogowy w Polsce w latach 2012 i 2013*, Główny Urząd Statystyczny, Zakład Wydawnictw Statystycznych, Warszawa.
7. <http://csk.szczecin.pl/> (dostęp: 21.08.2019).
8. <http://csk.szczecin.pl/czas-pracy-kierowcow-w-pl-i-ue/> (dostęp: 23.08.2019).
9. <https://nolibab3.blogspot.com> (dostęp: 21.08.2019).
10. [https://www.itd-pip.pl/poradnik\\_kierowcy.pdf](https://www.itd-pip.pl/poradnik_kierowcy.pdf) (dostęp: 23.08.2019).
11. *Kodeks pracy* – Ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. (tekst jednolity: Dz.U. 2019 poz. 1040).

12. Mouritsen J., Hansen A., Hansen C.O. (2009), *Short and Long Translations: Management Accounting Calculations and Innovation Management*, „Accounting, Organizations and Society”, Vol. 34(6-7).
13. Neider J. (2008), *Transport międzynarodowy*, PWE, Warszawa.
14. Paluch S. (2010), *Kwalifikacja wstępna: tachografy analogowe i cyfrowe*, Agencja Wydawnicza Liwona, Warszawa.
15. Prasolek Ł. (2015), *Czas pracy kierowców. Procedury, rozliczenia, wzory*, C.H. Beck, Warszawa.
16. Skowron-Grabowska B., Synowiec M. (2013), *Determinanty zarządzania transportem w Polsce w latach 2008-2011*, [w:] Brendzel-Skowera K. (red.), *Wyzwania i perspektywy współczesnego zarządzania. Innowacje. Kryzys. Przedsiębiorczość*, t. 2, Wydawnictwo Wydziału Zarządzania Politechniki Częstochowskiej, Częstochowa.
17. Stajniak M., Hajdul M., Foltiński M., Krupa A. (2007), *Transport i spedycja*, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań.
18. Strzelczyk M., Chład M. (2017), *Innowacyjne rozwiązania w transporcie towarów*, „Problemy Transportu i Logistyki”, nr 3(39).
19. Suchorzewski W. (2010), *Rola transportu w kształtowaniu struktury funkcjonalno-przestrzennej miast*, „Czasopismo Techniczne Architektura”, z. 3/107.
20. Szczepaniak T. (red.) (2002), *Transport i spedycja w handlu zagranicznym*, PWE, Warszawa.
21. Urbanyi-Popiołek I. (red.) (2013), *Ekonomiczne i organizacyjne aspekty transportu*, Wydawnictwo Uczelniane Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy, Bydgoszcz.
22. Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (tekst jednolity: Dz.U. 2019 poz. 1412).
23. Zielaskiewicz H. (2012), *Analiza popytu na usługi transportowe w kontekście niektórych uwarunkowań zewnętrznych. Część 2*, „Logistyka”, nr 1.

## **ROAD SAFETY IN POLAND AND MANAGEMENT OF TRUCK DRIVERS' WORKING TIME**

**Abstract:** The article presents ways to properly manage the working time of professional drivers affecting road safety. The purpose of the article is to gain knowledge about road safety and the work time management of professional drivers. This aim was achieved using analysis of the driver work time management method. Driving a truck properly and in accordance with the regulations should not cause danger on the road. The article addresses a very important problem, which is exceeding the working time of professional drivers. Increased controls and penalties imposed on carriers should minimize this problem, however, there are still violations in this area. The fatigue that occurs in professional drivers significantly affects their concentration and reflexes. Therefore, it is important for general safety that the rest time is preserved and allows the driver to recover before continuing his journey. To achieve the aim of the study, a questionnaire was used, which was filled in by 213 Polish professional drivers online. The survey was conducted from January to June 2019. According to the obtained research results, drivers are aware of how they should manage their working time. However, sometimes there are different situations on the road during which they must quickly make different decisions.

**Keywords:** safety, driver's working time, management, transport companies, transport