

SPIS TREŚCI

Wstęp	9
Zamiast Wprowadzenia: Przestrzeń drogowa źródłem konfliktu społecznego	13
Rozdział 1	
Globalny kryzys bezpieczeństwa na drogach (Od Malawi do Estonii)	23
1.1. Stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym wg regionów	24
1.2. Wypadek drogowy jako zagrożenie życia i problem zdrowotności	29
1.3. Struktura ofiar wypadków drogowych jako problem demograficzny	33
1.4. Wypadek drogowy jako problem monetarny	36
1.5. Jakość życia po wypadku drogowym	46
1.6. Podsumowanie i wnioski na zakończenie rozdziału	49
Rozdział 2	
Teorie przyczyn wypadków drogowych	51
2.1. Behawioralna teoria bezpieczeństwa w ruchu drogowym	52
2.2. Przystosowanie społeczne i uwarunkowania kulturowe w kontekście bezpieczeństwa ruchu drogowego	57
2.3. Od kultury bezpieczeństwa zdrowotnego do kultury bezpieczeństwa transportu	60
2.4. Rola kultury w bezpieczeństwie ruchu drogowego: Wyzwania i perspektywy	64
2.5. Paradygmat kultury bezpieczeństwa transportu	66
2.6. Związki kultury bezpieczeństwa w transporcie z kulturą bezpieczeństwa organizacji	73
2.7. Podsumowanie i wnioski na zakończenie rozdziału	77
Rozdział 3	
Zarządzanie bezpieczeństwem drogowym związanym z pracą	79
3.1. <i>Od homo faber do homo science</i>	81
3.1.1. Miejsce kapitału intelektualnego w organizacji	81
3.1.2. Kompetencje kluczowe współczesnych pracowników	83
3.1.3. Współczesne organizacje	85
3.1.4. Fluktuacja kadr a wypadki drogowe	87
3.2. Koncepcja zarządzania bezpieczeństwem drogowym w pracy	90
3.2.1. Statystyki ofiar wypadków drogowych związanych z pracą	90
3.2.2. Uwarunkowania realizacji koncepcji zarządzania bezpieczeństwem drogowym w pracy	94
3.2.3. Modele zarządzania ryzykiem drogowym związanym z pracą	106
3.3. Podsumowanie i wnioski na zakończenie rozdziału	113

Rozdział 4

Spoleczno-ekonomiczne konsekwencje wypadków drogowych związanych z pracą dla organizacji.....

4.1. Szacowanie wartości wypadków drogowych związanych z pracą.....	115
4.2. Analiza kosztów zdarzeń drogowych w pracy: Ukryte koszty i strategie zarządzania	117
4.3. Analiza korzyści zarządzania ryzykiem drogowym w organizacji.....	120
4.3.1. Korzyści finansowe.....	120
4.3.2. Korzyści Administracyjne i Pozafinansowe	122
4.3.3. Zarządzanie Bezpieczeństwem Drogowym jako Przewaga Konkurencyjna.....	123
4.4. Realizacja programów zarządzania ryzykiem drogowym w organizacji.....	124
4.5. Bezpieczeństwo drogowe a społeczna odpowiedzialność biznesu (CSR).....	127
4.6. Analiza ekonomicznego wpływu zdarzeń drogowych na koszty rotacji pracowników w Polsce – wyniki badania własnego.....	128
4.6.1. Metody szacowania kosztów fluktuacji kadr	129
4.6.2. Metodyka badania.....	132
4.6.3. Koszty całkowite organizacji w Polsce z tytułu wypadków drogowych.....	138
4.7. Podsumowanie i wnioski na zakończenie rozdziału	141

Rozdział 5

Modele bezpieczeństwa pracowników w drodze do pracy – dobre praktyki

5.1. Bezpieczna podróż do pracy zaczyna się od planowania	144
5.1.1. Planowanie Podróży	144
5.1.2. Współpraca i korzyści z wdrożenia Planów Podróży.....	146
5.2. Bezpieczne i efektywne środki transportu dojazdów do pracy.....	148
5.2.1. Samochody firmowe – wyzwania i rekomendacje	149
5.2.2. „Szara flota” – bezpieczeństwo prywatnych pojazdów w celach służbowych.....	150
5.2.3. Wspólne korzystanie z samochodów (Carpooling)	152
5.3. Bezpieczeństwo motocyklistów i rozwój transportu dwukołowego.....	153
5.4. Dostosowany transport publiczny.....	155
5.5. Bezpieczne podróże piesze i rowerowe	157
5.5.1. Jak pracodawcy mogą wspierać jazdę na rowerze?.....	159
5.5.2. Rola Władz Lokalnych w Tworzeniu Bezpiecznej Infrastruktury	160
5.5.3. Szkolenia i Bezpieczeństwo dla Rowerzystów i Piesznych	161
5.6. Determinanty i strategie pracodawcy w zakresie zarządzania bezpieczeństwem dojazdów do pracy.....	163
5.6.1. Elastyczny czas pracy i system zmianowy	163
5.6.2. Bezpieczne trasy dojazdu do pracy.....	165
5.6.3. Zintegrowane planowanie zagospodarowania terenu i transportu.....	165
5.7. Krajowe inicjatywy na rzecz mobilności i bezpieczeństwa.....	167
5.7.1. Francja: Krajowe wytyczne dla pracodawców w zakresie bezpieczeństwa dojazdów do pracy.....	167
5.7.2. Włochy: Menedżer mobilności	169
5.7.3. Szwajcaria: Wspólny program mobilności dla pracodawców	170
5.7.4. Wielka Brytania: Krajowa Sieć Networkingowa NBTN.....	172
5.7.5. Luksemburg: „Zróbmy dojazdy do pracy bezpieczniejszymi” – wspólna kampania społeczna pracodawców	173
5.7.6. Niemcy: projekt „Bike+Business”.....	174
5.7.7. Belgia: projekt „Bike To Work”.....	176

5.8. Koalicje na rzecz bezpieczniejszych dróg: wspólna odpowiedzialność za redukcję wypadków drogowych.....	177
5.8.1. Poprawa bezpieczeństwa drogowego – rola koalicji i partnerstw	177
5.8.2. Przykłady globalnych koalicji	177
5.9. Podsumowanie i wnioski na zakończenie rozdziału	181
Zakończenie	183
Bibliografia	185
Aneks	194