

Sesja – WYPADKI DROGOWE I PRZY PRACY ROAD ACCIDENTS AND ACCIDENTS AT WORK

Charakterystyka wypadkowości drogowej w regionie północno-wschodniej Polski w latach 2004-2008

Characteristics of road accidents in the north-eastern region of Poland during 2004-2008

JOANNA PIETRUCZUK, JACEK A. PIĄTKIEWICZ, ANDRZEJ SZPAK

Zakład Zdrowia Publicznego, Uniwersytet Medyczny w Białymstoku, ul. I Armii Wojska Polskiego 2/2, 15-103 Białystok

Wypadkowość drogowa jest jednym z istotnych zagrożeń zdrowia publicznego, także w Polsce. Stwierdza się różne nasilenie i różny charakter wypadkowości drogowej w zależności od regionu. Jednym z regionów o specyficznym charakterze ruchu drogowego jest woj. warmińsko-mazurskie z urozmaiconą rzeźbą terenu, brakiem dużych ośrodków miejskich i najniższą gęstością zaludnienia w Polsce.

W pracy wykorzystano dane dotyczące wypadkowości drogowej w woj. warmińsko-mazurskim w latach 2004-2008 i porównano je z odpowiednimi danymi dotyczącymi Polski. Informacje oparte na treści „Kart zdarzenia drogowego” uzyskano z Komendy Wojewódzkiej Policji w Olsztynie oraz z raportów Komendy Głównej Policji w Warszawie.

Ludność woj. warmińsko-mazurskiego stanowi 3,67% ludności Polski. Liczba wypadków drogowych w woj. warmińsko-mazurskim w latach 2004-2008 stanowiła 4,01% wszystkich wypadków drogowych, które w tym czasie wydarzyły się w Polsce. W latach 2004-2008 wskaźnik dynamiki wypadkowości drogowej w woj. warmińsko-mazurskim wynosił 112,1%, przy analogicznym średnim wskaźniku dla Polski wynoszącym 96,1%.

Liczba wypadków w przeliczeniu na liczbę samochodów była w latach 2004-2008 w woj. warmińsko-mazurskim wyższa o 26% od średniej krajowej.

Wskaźnik ciężkości wypadków drogowych, tj. liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków drogowych wynosiła w latach 2004-2008 w woj. warmińsko-mazurskim średnio 13,8, przy średniej dla całego kraju – 11,2.

W woj. warmińsko-mazurskim jest większy udział procentowy nietrzeźwych kierowców w grupie kierowców uczestniczących w wypadkach drogowych. W latach 2004-2008 wynosił on średnio 10,8%, przy średniej dla całej Polski wynoszącej 7,6%.

Około 66% wypadków w woj. warmińsko-mazurskim w latach 2004-2008 było spowodowane przez osoby w wieku do 39 lat, z czego ok. 80% stanowili mężczyźni.

Konieczne jest wdrożenie w woj. warmińsko-mazurskim intensywnych działań prewencyjnych w celu ograniczenia wypadkowości drogowej.

Słowa kluczowe: wypadki drogowe, wskaźnik ciężkości wypadków drogowych, nietrzeźwi kierowcy

Car accidents are one of the major health care problems, also in Poland. Depending on the region, different characteristics and different intensity of car accidents can be observed. One of the regions of specific characteristics of car accidents is the Warminsko-Mazurskie Voivodeship, which has the lowest density of population in Poland, a hilly landscape with plenty of forests, scarcity of large cities.

The data about car accidents in the Warminsko-Mazurskie Voivodeship during 2004-2008 have been used in the paper and compared with the relevant data concerning Poland. The data were based on the contents of “Road event charts” obtained from the Voivodeship Police Headquarters in Olsztyn and from the Reports of the Police General Headquarters in Warsaw.

Population of the Warminsko-Mazurskie Voivodeship constitutes 3.67% of the population of Poland. The number of car accidents in the Warminsko-Mazurskie Voivodeship constitutes 4.01% of all car accidents in Poland. During 2004-2008 the dynamics rate of car accidents

in the Warminsko-Mazurskie Voivodeship amounted to 112.1%, while the analogous average rate for Poland amounted to 96.1%.

The number of car accidents related to the number of cars during 2004-2008 in the Warminsko-Mazurskie Voivodeship was 26% higher than the average number in Poland.

The severity coefficient of road accidents, that is the number of deaths per 100 car accidents in the years 2004-2008 in the Warminsko-Mazurskie Voivodeship was on average 13.8, while the mean rate for Poland in the same period was 11.2.

In the Warminsko-Mazurskie Voivodeship, there is a greater percentage of drunk drivers in the group of car drivers involved in car accidents. During 2004-2008 this percentage was on average 10.8%, whereas for Poland it reached 7.6%.

Intensive preventive measures to limit the number of car accidents in the Warminsko-Mazurskie Voivodeship are indispensable.

Key words: car accidents, severity coefficients of road accidents, drunk car drivers

Znajomość zasad udzielania pierwszej pomocy przez kierowców taksówek

Knowledge of first aid assistance among taxi drivers

ALINA KOWALSKA, WŁODZIMIERZ STELMACH, JAN KRAKOWIAK, JOANNA JUŚKIEWICZ, ADAM RZEŹNICKI

Katedra Medycyny Społecznej i Zapobiegawczej, Uniwersytet Medyczny w Łodzi, ul. Żeligowskiego 7/9, 90-752 Łódź

Wprowadzenie. Śmiertelność w wypadkach drogowych w Polsce na tle innych państw europejskich jest wyjątkowo wysoka. Na każde sto wypadków w naszym kraju ginie prawie 12 osób, a w krajach UE tylko 3 osoby. Od skuteczności działań osób udzielających pierwszej pomocy bardzo często zależy szansa na dalsze trwanie życia poszkodowanych.

Cel. Dokonanie oceny znajomości zasad udzielania pierwszej pomocy przez osoby wykonujące zawód kierowcy taksówki.

Materiał i metody. W kwietniu 2010 r. wśród 420 kierowców taksówek zatrudnionych w losowo wybranych korporacjach taksówkarskich działających w Łodzi oraz w woj. łódzkim przeprowadzono badanie posługując się kwestionariuszem ankiety audytoryjnej. Respondenci odpowiadali ogółem na 31 pytań, wśród których 19 dotyczyło problemów o różnym znaczeniu dla zdrowia i życia ofiary wypadku. Zebrany materiał empiryczny opracowano stosując metody opisowe oraz metody wnioskowania statystycznego.

Wyniki. Analiza wybranych fragmentów badania wykazała, że 34,3% kierowców (144 osoby) uczestniczyło w wypadku drogowym w czasie pracy; 16,7% (84 osoby) jadąc samochodem prywatnie, a 7,6% (32 osoby) nie prowadząc samochodu. Wśród 420 kierowców 35,0% (147 osób) nie potrafiło poprawnie wskazać odpowiedzi na pytanie dotyczące sposobu stwierdzenia zatrzymania krążenia; 70,7% ankietowanych (297 osób) nie wiedziało, z jaką częstotliwością należy uciskać klatkę piersiową w czasie masażu serca, a 61,7% (259 osób) nie potrafiło poprawnie wskazać odpowiedzi dotyczącej stosunku uciśnięć klatki piersiowej do oddechów podczas resuscytacji osoby dorosłej.

Wnioski. Brak wiedzy teoretycznej u większości kierowców taksówek w woj. łódzkim niezbędnej do skutecznego udzielenia pierwszej pomocy poszkodowanym w wypadkach drogowych wskazuje na konieczność objęcia tej grupy zawodowej obowiązkowymi szkoleniami.

Słowa kluczowe: wiedza, pierwsza pomoc, kierowcy taksówek, wypadki drogowe

Introduction. Mortality in car accidents in Poland as compared to other European countries is particularly high. For every one hundred accidents in our country, there are almost 12 casualties, whereas in the UE countries there are only three casualties. A chance of further survival of the injured very often depends on the efficiency of the people who provide first aid.

Aim. The aim of the work was to provide evaluation of knowledge of first aid assistance among taxi drivers.

Material and methods. In April 2010, among 420 taxi drivers employed in randomly chosen taxi corporations operating in Lodz and the Lodz voivodeship, a study was carried out, based on an auditory questionnaire. The respondents were answering 31 questions in total, 19 of which concerned problems of various importance to the health and life of an accident victim. The collected material was drawn up using descriptive methods and methods of statistical conclusion.

Results. The analysis of the collected fragments of the study showed that 34.2% of the drivers (114 people) participated in a car accident at the time of work; 16.7% (84 people) while driving a private car and 7.6% (32 people) while they were not driving. Among 420 drivers, 35.0% (147 people) could not point to an appropriate answer on the way of identifying a blood circulation arrest; 70.7% (297 people) did not know how frequently the chest should be pressed while performing a cardiac massage and 61.7% (259 people) were not able to appropriately point to the answer on the ratio of chest pressure to the number of breaths during resuscitation of an adult person.

Conclusions. Lack of theoretical knowledge, necessary to efficiently perform the first aid among the majority of taxi drivers in the voivodeship of Lodz, points to the necessity of providing obligatory trainings to that group of professionals.

Key words: *knowledge, first aid, taxi drivers, car accidents*

Analiza okoliczności i przyczyny wypadków przy pracy

Analysis of circumstances and causes of accidents at work

ANNA LASKOWSKA

Zakład Podstaw Prawa Medycznego, Collegium Medium im. L. Rydygiera w Bydgoszczy, Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu, ul. Świętojańska 20, 85-077 Bydgoszcz

W Polsce w 2009 r. doszło do 87.052 wypadków przy pracy, w tym 401 śmiertelnych, 827 ciężkich; pozostałe wypadki to wypadki lekkie. Liczba wypadków w I kwartale 2010 r. w stosunku do I kwartału roku ubiegłego znacznie wzrosła, a w przypadku wypadków śmiertelnych uległa podwojeniu. Problemem staje się ciągle wysoka liczba poważnych wypadków w budownictwie. Duża wypadkowość charakteryzuje także takie sekcje gospodarki jak przetwórstwo przemysłowe, a także handel detaliczny i hurtowy, w tym naprawa pojazdów samochodowych i motocykli. Osoby, które uległy wypadkowi miały krótki staż pracy, gdyż aż 41,7% ogółu poszkodowanych, w przypadkach zbadanych przez Państwową Inspekcję Pracy, stanowiły osoby, które pracowały w danym zakładzie krócej niż rok. Ponadto najczęstszą przyczyną wypadku była utrata kontroli nad maszyną, środkami transportu, transportowym ładunkiem, narzędziem lub obiektem. W drugiej kolejności było to poślizgnięcie się, potknięcie, upadek osoby, jako następne należy wskazać uszkodzenie, rozerwanie, pęknięcie, zeslizgnięcie, upadek, załamanie się czynnika materialnego.

Przyczyny wypadków przy pracy zostały podzielone na: przyczyny techniczne, przyczyny organizacyjne i przyczyny ludzkie. Z przyczyn organizacyjnych zauważalny jest brak nadzoru nad pracownikami, a także akceptacja przez organy nadzoru niestosowania się do reguł bezpieczeństwa.

Analizowanie okoliczności i przyczyn wypadków przy pracy ma charakter prewencyjny, co z kolei powinno prowadzić do ograniczenia liczby wypadków w przyszłości, zwłaszcza tych śmiertelnych.

Słowa kluczowe: *wypadek przy pracy, wypadek śmiertelny, Państwowa Inspekcja Pracy*

In Poland 87 052 accidents at work took place in 2009; of this 401 were fatal, 827 were grave and the rest was minor. In comparison with the first quarter of the previous year the number of accidents that took place in the first quarter of 2010 increased and the number of fatal accidents doubled. The number of accidents in the construction industry, which remains high, is a considerable problem. A high accident rate also characterises such economy sectors as the processing industry, retail and wholesale trading, including repair of cars and motorbikes. Those who were injured in an accident had a short service, as 41.7% of workers involved in cases examined by the National Labour Inspectorate had been working in a given company for less than a year. Moreover, the most frequent cause of accidents was losing control over a machine, vehicle, transported cargo, tool or object. The second cause included slipping, tripping and falling down. The next most frequent causes were: damage, tear, crack, sliding, falling, breakdown of a material factor.

The causes of accidents at work were divided into: technological causes, organisational causes and human factors. When it comes to organisational causes one can observe no supervision over workers and the supervision authority agreeing to the safety regulations not being observed.

Analysing circumstances and causes of accidents at work is of preventive nature, which should contribute to reduction of the number of future accidents, especially the fatal ones.

Key words: *accident at work, fatal accident, National Labour Inspectorate*

Wypadek przy pracy w aspekcie postępowania powypadkowego

Accident at work in the context of post-accident procedures

ANNA LASKOWSKA

Zakład Podstaw Prawa Medycznego, Collegium Medium im. L. Rydygiera w Bydgoszczy, Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu, ul. Świętojańska 20, 85-077 Bydgoszcz

Liczba wypadków przy pracy jest wciąż wysoka. W Polsce w 2009 r. doszło do 87.052 wypadków przy pracy, w tym 401 śmiertelnych. Zgodnie z kodeksem pracy pracodawca zobowiązany jest zapewnić pracownikowi bezpieczne i higieniczne warunki pracy. Nie zawsze, mimo przestrzegania tych zasad udaje się uniknąć wypadku, a ich najczęstszą przyczynę stanowią przyczyny ludzkie oraz niewłaściwa organizacja pracy.

Ustawodawca definiuje wypadek przy pracy jako zdarzenie nagłe wywołane przyczyną zewnętrzną powodujące uraz lub śmierć, które nastąpiło w związku z pracą. Do zakwalifikowania wypadku jako wypadku przy pracy istotne staje się ustalenie przyczyny wypadku jako niewynikającej z wewnętrznych właściwości człowieka.

Ponadto postępowaniem powypadkowym objęte są wypadki traktowane na równi z wypadkiem przy pracy, a także wypadki w drodze do pracy i z pracy. Pracodawca w przypadku śmiertelnych, ciężkich i zbiorowych wypadków zobowiązany jest powołać zespół powypadkowy, który ustala okoliczności i przyczyny wypadku przy pracy oraz sporządza protokół powypadkowy. W wyniku systematycznej analizy przyczyn wypadków pracodawca powinien zastosować środki zapobiegawcze, aby zminimalizować ryzyko wystąpienia wypadków, zwłaszcza śmiertelnych. Istotne staje się zastosowanie prewencji w tym zakresie, wobec tego Państwowa Inspekcja Pracy za podstawowy cel programu zadań prewencyjno-kontrolnych uznała dążenie do znacznego, nawet 25% obniżenia wskaźnika wypadków przy pracy w ciągu najbliższych 3 lat.

Słowa kluczowe: *wypadek przy pracy, postępowanie powypadkowe, zespół powypadkowy, protokół powypadkowy, Państwowa Inspekcja Pracy*

The number of accidents at work is still high. In 2009, 87 052 accidents took place in Poland. 401 of them were fatal. According to the Labour Code, employers are obliged to provide their employees with safe and hygienic work conditions. Nevertheless, even though the rules are observed an accident cannot always be avoided.

The most common causes include human factors and improper organisation of work.

The legislator defines an accident at work as a sudden event caused by an external factor which leads to an injury or death and which takes place in connection with work. In order to qualify an accident as an accident at work it is of essential importance to determine that the cause of accident did not stem from human internal features.

Moreover, post-accidental procedures include accidents treated on the same level as accidents at work or accidents that take place on the way to and from work. When it comes to fatal, grave and collective accidents, the employer is obliged to set up a post-accidental team that determines the circumstances and causes of an accident at work and draws up a post-accidental protocol. Following a systematic analysis of causes of accidents the employer should implement preventive measures to minimise the risk of accidents occurrence – in particular the fatal ones. Implementing preventive measures within the scope of accidents at work becomes an important issue. Consequently, the National Labour Inspectorate decided that the primary aim of preventive and control measures is to decrease the rate of accidents at work by as much as 25% within the next 3 years.

Key words: *accident at work, post-accident procedures, post-accident team, post-accident protocol, National Labour Inspectorate*
