

# ÚNAVA ŘIDIČŮ V EVROPSKÉ SILNIČNÍ DOPRAVĚ



## Shrnutí nové studie Evropské federace pracovníků v dopravě (ETF) \*

Únava řidičů je všeobecně považována za jeden z hlavních rizikových faktorů pro bezpečnost na silnicích a ohrožuje životy a zdraví nejen řidičů ale všech účastníků silničního provozu. V posledních 15 letech se však průzkumu únavy řidičů v komerční dopravě věnovalo jen velmi málo pozornosti a neexistuje dosud žádná rozsáhlejší celoevropská studie nebo zpráva.

Tato studie si vytyčila dva cíle: (1) popsat povahu únavy řidičů a zjistit, do jaké míry je rozšířená v odvětví evropské silniční osobní a nákladní dopravy a (2) prozkoumat pracovní podmínky specifické pro řidiče z povolání a zjistit, do jaké míry tyto podmínky ovlivňují výskyt endemické únavy v odvětví dopravy. Jen velmi málo studií dosud analyzovalo únavu u řidičů (dálkových) autobusů a nákladních vozidel v kontextu jejich pracovního prostředí a podmínek či všeobecných hospodářských podmínek daného odvětví.

Studie přezkoumala existující literaturu, jež popisuje vztahy mezi bezpečností a příčinami a dále opatření, které mají vliv na únavu řidičů (dálkových) autobusů a nákladních vozidel. Vychází z analýzy primárních údajů získaných na základě internetové ankety mezi 2 800 řidiči (dálkových) autobusů a nákladních vozidel v Evropě a hloubkových pohovorů a

***Pocítovat únavu není vědomé či plánované rozhodnutí, je to spíše autonomní fyzický a duševní proces***

seminářů s řidiči, zástupci odborů a vědeckými pracovníky a odborníky.

### DEFINICE ÚNAVY ŘIDIČŮ

Únava se může definovat různě, a proto někteří řidiči neznají její symptomy a někdy ani netuší, že jsou unaveni, dokud nedojde k nehodě. Mnohé definice se ovšem shodují v tom, že únava je stav zapříčiněný dlouhotrvající

***Dopravní nehody zahrnující těžká vozidla bývají vážnější než jiné kolize***

námahou. Je to stav, který se projevuje fyzicky, kognitivně i emocionálně. U řidičů vede ke sníženým duševním a fyzickým schopnostem, což má za následek špatnou kontrolu řízení, snížení reakční doby, horší sledování rychlosti a ztrátu soustředění a vnímání nebezpečných situací. Pocítovat únavu není vědomé či plánované rozhodnutí, je to spíše autonomní fyzický a duševní proces.

Havárie zapříčiněné únavou jsou často charakterizovány značnou ztrátou kontroly, která způsobí neúmyslnou změnu směru jízdy vozidla, a absencí brzděné reakce. Dopravní nehody s účastí těžkých vozidel bývají vážnější než jiné kolize a mívají pro dotyčné těžší následky, jelikož velikost a váha vozidel představují větší a destruktivnější sílu. V r. 2016 (podle posledních dostupných údajů z databáze EU CARE) přišlo v Evropě o život 4 200 osob v dopravních nehodách s účastí kamionů a 594 osob v nehodách s (dálkovými) autobusy.

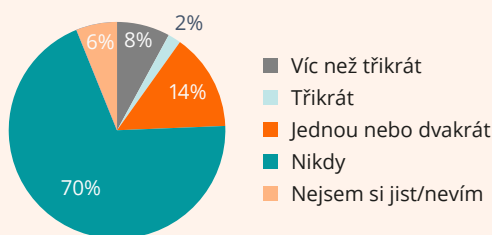
Ačkoliv ještě nebyl všeobecně schválen vyčerpávající seznam příznaků únavy řidičů, samotní

\* Únava řidičů v evropské silniční dopravě. Autoři: Katrin Vitols a Eckhard Voss, wmp consult, pro ETF. Vydáno v červnu 2021. © Evropská federace pracovníků v dopravě (ETF) Zpráva je dostupná ve formátu PDF na <https://www.etf-europe.org/resource/driverfatigue/>

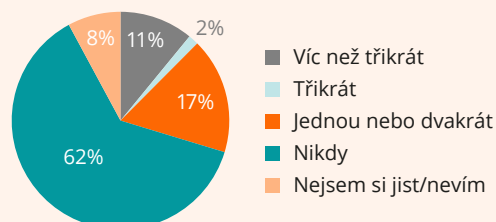


**Kolikrát jste v uplynulých 12 měsících usnuli při řízení?**

Řidiči (dálkových) autobusů (celkový počet 669)



Řidiči nákladních vozidel (celkový počet 2 159)



řidiči (dálkových) autobusů a nákladních vozidel se shodují v tom, že únava řidičů je vážný problém v celé Evropě. Mnoho řidičů považuje únavu za charakteristický rys povolání řidiče.

## 60% ŘIDIČŮ TRPÍ PŘI JÍZDĚ ÚNAVOU

Výsledky ankety ukázaly, že přibližně dvě třetiny řidičů z povolání pociťuje při jízdě únavu (66% dotázaných řidičů dálkových autobusů a 60% dotázaných řidičů nákladních vozidel). Asi jedna čtvrtina až téměř jedna třetina řidičů připustila, že alespoň jednou v uplynulých dvanácti měsících za volantem usnuli (24% řidičů dálkových autobusů a 30% řidičů nákladních vozidel). Z našich cílených rozhovorů ovšem rovněž vyplynulo, že řidiči se všeobecně zdráhají takovéto incidenty nahlásit, protože se obávají, že by to pro ně mohlo mít neblahé důsledky. Skutečný rozsah problému by proto mohl být mnohem větší.

Ačkoliv je únava uznána jako rizikový faktor nehod a i když na evropské úrovni existují právní předpisy o době řízení a odpočinku, tato studie ukazuje, že únava řidičů je v Evropě v odvětví silniční osobní a nákladní dopravy rozšířený a strukturální problém.

## PŘÍČINU JE TŘEBA HLEDAT VE ŠPATNÝCH PRACOVNÍCH PODMÍNKÁCH

Ačkoliv existuje celá škála možných příčin únavy řidičů, tato studie se soustředí pouze na hrstku z nich. Faktory často zmiňované v jiných studiích uvádějí nedostatek spánku, špatnou kvalitu

spánku a specifické potřeby spánku. Tato studie jde však o krok dál a ukazuje, že mezi hlavní důvody nedostatečného spánku patří v první řadě nevyhovující pracovní a zaměstnanecké podmínky.

## Dlouhá pracovní doba

K únavě přispívá především celková délka pracovní doby. Pracovní doba řidičů (dálkových) autobusů a nákladních vozidel je obzvláště dlouhá, což má za důsledek nedostatek času na uspokojení základních potřeb zotavení a regeneračního spánku, o dosažení dobré rovnováhy mezi pracovním a osobním životem nemluvě.

88% dotázaných řidičů nákladních vozidel a 60% dotázaných řidičů (dálkových) autobusů pracovalo více než 40 hodin týdně

- což je považováno za standardní pracovní dobu ve většině odvětví a profesí – a podstatná část těchto řidičů pracovala i více než 50 hodin týdně.

## Nízké platy

Mezi výškou příjmu řidičů a délkou jejich pracovní doby existuje přímý vztah. Dotázaní řidiči se shodují na tom, že pracovní doba by měla být zkrácena, pokud chceme fenomén únavy řidičů omezit. Řidiči nicméně rovněž poznamenali, že zkrácená pracovní doba by vyžadovala zvýšení

**Asi jedna čtvrtina až téměř jedna třetina řidičů připustila, že alespoň jednou v uplynulých dvanácti měsících za volantem usnuli**

mezd v sektoru, které patří typicky k extrémně nízkým hodinovým mzdám.

### **Povinnost pracovat v průběhu přestávek**

Řidiči (dálkových) autobusů a nákladních vozidel často zmiňovali, že musí v době svých přestávek vykonávat činnost spadající pod „jinou práci“ (jak definuje legislativa EU platná pro toto odvětví): např. hledání parkoviště, dohled na nakládku a vykládku či nakládání a vykládání zavazadel cestujících, pomoc cestujícím při nastupování nebo jiným způsobem, kontakt s dispečinkem nebo zákazníky a studium trasy. V důsledku toho řidiči velmi často skutečnou přestávku vůbec nemají, ačkoliv jim zaměstnavatelé často nařizují, aby čas strávený touto činností evidovali jako čas na přestávku.

### **Přerušovaný odpočinek a spánek**

Špatná kvalita odpočinku řidičů je také vážný problém. Kvalita spánku je často ohrožena přerušováním spánku a nevyhovujícími podmínkami na spaní. „Odchylna pro trajekty/vlaky“ EU umožňuje zaměstnavateli počítat čas, který řidič strávil cestováním na trajektu nebo vlaku, jako dobu odpočinku. Tyto předpokládané doby odpočinku a příležitosti pro řidiče vyspat se jsou ovšem typicky narušeny naloděním/nájezdem a vyloděním/výjezdem a dalšími přerušeními. Odchylna pro trajekty/vlaky může být z právního hlediska použita pouze tehdy, pokud má řidič k dispozici lůžko nebo lehátko. Řidiči, kteří se účastnili našeho průzkumu, však vyjádřili své rozhořčení nad tím, že během takovýchto cest často vhodné prostory pro odpočinek nemají.

### **Nepředvídatelné pracovní podmínky**

Mnoho řidičů z našeho průzkumu poukázalo na nepravidelné a nerealistické rozvrhování pracovní doby, rotující směny s častými změnami v rozvržení doby řízení a doby odpočinku, non-stop rozvrhy a práci v noci, což je vše v rozporu s cirkadiálními rytmy lidského těla a vede k nepravidelnému spánkovému režimu a stresu.

### **Bezpečnost a ochrana zdraví**

Řidiči dále uváděli, že musí pracovat v těžkých a nepohodlných podmínkách, které přispívají k únavě. Tyto podmínky mohou být způsobeny např. horkem, chladem, hlučností a mechanickými vibracemi uvnitř vozidla, patří mezi ně i vnější faktory, jako např. špatné povětrnostní podmínky, snížená viditelnost, špatný povrch silnic a hustý provoz. Zvláště horko představuje velký problém, protože klimatizace ve vozidle je často nepostačující a teplota se špatně reguluje. V případě řidičů nákladních vozidel je spánek v kabině běžně narušen nedostatečnou klimatizací, hlučnými dálnicemi v okolí a strachem z vloupání kvůli nedostatku hlídaných parkovišť.

### **ŘEŠENÍ: TÉMATA PRO ZAMĚSTNAVATELE A ZÁKONODÁRCE**

Výsledky naší ankety ukázaly, že pokud to okolnosti dovolí, řidiči si často sami spontánně udělají přestávku na zdřímnutí, aby únavu zahnali.

Bohužel dodací lhůty naplánované bez časové rezervy a strukturální nedostatek vhodných parkovacích prostor v Evropě brání řidičům nákladních vozidel, aby se k takovýmto opatřením uchýlovali na pravidelné bázi. Je nutno rovněž zdůraznit, že řidiči (dálkových) autobusů a nákladních vozidel si nemohou udělat přestávku nebo si zdřímnout, kdykoliv by to potřebovali, protože mají na palubě cestující a musí dodržovat přísné časové rozvrhy. Prevence únavy by v žádném případě neměla být pouze úkolem pro jednotlivé řidiče.

Pro odvětví silniční dopravy je charakteristická deregulace a stále rostoucí konkurence, doprovázená stoupající poptávkou po levné, flexibilní, rychlé a včasné dopravě. To způsobuje, že řidiči jsou pod nesmírným tlakem a jejich zaměstnanecké a pracovní podmínky se zhoršují. Protože jsou tyto podmínky určovány vývojem na trhu, kontrolu nad základními příčinami únavy řidičů mají primárně zaměstnavatelé a zákonodárci.

---

**Prevence únavy by v žádném případě neměla být pouze úkolem pro jednotlivé řidiče**

## Zaměstnavatelé

Naše studie zmiňuje několik opatření, která zaměstnavatelé mohou implementovat, a tím pomoci odstranit fenomén únavy řidičů. Patří mezi ně řízení rizik spojených s únavou na úrovni společnosti, investice do lepšího vybavení vozidel (např. dobrá klimatizace) a omezení fyzické práce pro řidiče – jelikož fyzicky náročná práce vede rovněž k únavě.

Jako zvlášť důležitá opatření tato studie identifikovala zkrácení pracovní doby (přičemž by se měl kompenzovat negativní dopad, jež by mohlo zkrácení pracovní doby mít na platy řidičů) a lepší zaznamenávání pracovní doby. Z naší analýzy údajů vyplynulo, že mezi špatným zdokumentováním pracovní doby a únavou řidičů existuje vzájemná souvislost. Ve společnostech, kde se pracovní doba dokumentuje přesně, trpí řidiči únavou méně. Řidiči však často dostávají pokyny, aby pracovní dobu registrovali jako přestávku či dobu odpočinku. To má dopad nejen na psychické zdraví a pohodu řidičů, ale také na jejich plat. A ve svém důsledku se to odráží na bezpečnosti silničního provozu. Zaměstnavatelé proto musí zajistit, aby veškeré úkony spojené s prací byly započítány do pracovní doby a takto také řádně zaznamenány – a zaplacený.

## Zákonodárci

Zákonodárci mají pravomoc napravit aspekty únavy řidičů, které jsou důsledkem deregulace a silné hospodářské soutěže v tomto odvětví.

Směrnice a nařízení EU již ukládají požadavky na pracovní dobu, dobu řízení, přestávky a dobu odpočinku pro řidiče (dálkových) autobusů a nákladních vozidel. Zdá se však, že současný právní rámec neřeší dostatečně účinně problém únavy řidičů, ani nesnižuje dopad únavy na bezpečnost na silnicích. Proto řidiči, kteří se účastnili naší studie, vyzývají ke zpřísnění pravidel. Pokud jde o „odchylku pro trajekty/vlaky“,

doporučují řidiči účastníci se našeho průzkumu, aby tato byla zcela zrušena.

Dalším problémem stávajícího právního rámce

je, že není důsledně ani účinně vynucován. Kromě posílení předpisů je proto klíčovým protiopatřením v boji proti únavě posílení prosazování stávajících pravidel prostřednictvím kontrol a sankcí. Odpovědnost je obecně problém, pokud neexistují žádné kontroly a sankce nebo pokud jsou zisky získané z porušení předpisů vyšší než sankce za jejich neplnění. Odvětví dopravy není v tomto ohledu výjimkou. Místo snahy o ještě větší deregulaci by právě tento sektor měl začít přijímat opatření, která do budoucna únavu řidičů v EU odstraní.

**Kontrolu nad základními příčinami únavy řidičů mají primárně zaměstnavatelé a zákonodárci**

© Evropská federace pracovníků v dopravě (ETF), červen 2021

Analýzu ankety ETF provedli Katrin Vitols a Eckhard Voss, *wmp consult*



### Sledujte nás:

**Sociální média:**



[https://twitter.com/ETF\\_Road](https://twitter.com/ETF_Road)



<https://www.facebook.com/ETFRoadSection>

**Webové stránky:**

[https://www.etf-europe.org/our\\_work/road-transport/](https://www.etf-europe.org/our_work/road-transport/)

**E-mail:**

[road@etf-europe.org](mailto:road@etf-europe.org)



S finanční podporou  
Evropské Unie