

UTRUJENOST VOZNIKOV V EVROPSKEM CESTNEM PREVOZU



Povzetek nove študije federacije ETF*

Utrujenost voznikov je splošno priznana kot glavni dejavnik tveganja, ki zmanjšuje varnost v cestnem prometu ter ogroža voznike in vse druge udeležence v prometu. Raziskav o utrujenosti voznikov v komercialnem prometu je malo, v zadnjih 15 letih pa ni bilo obsežne študije ali poročila o tej temi za vso EU. Dvojni cilj te študije je, prvič, opisati naravo in razsežnost utrujenosti voznikov v cestnem potniškem in tovornem prometu v Evropi.

Drugič, preučuje posebne delovne pogoje poklicnih voznikov in kako ti pogoji vodijo do endemične utrujenosti v sektorju. Le nekaj študij je analiziralo utrujenost voznikov avtobusov in tovornjakov v okviru njihovega posebnega delovnega okolja in delovnih pogojev ali splošnih gospodarskih razmer v sektorju.

Študija je preučila obstoječo literaturo o razmerju med varnostjo in vzroki za utrujenost ter protiukrepe, ki vplivajo na utrujenost voznikov avtobusov in tovornjakov.

Študija temelji na analizi primarnih podatkov, zbranih s spletno anketo, ki je vključila okoli 2.800 voznikov avtobusov in tovornjakov v Evropi, in na poglobljenih razgovorih in delavnicah, na katerih so sodelovali vozniki, predstavniki sindikatov in znanstveni strokovnjaki.

Občutek utrujenosti ni zavestna ali načrtovana odločitev; gre bolj za avtonomen duševni in fizični proces

OPREDELITEV UTRUJENOSTI VOZNIKOV

Ker je utrujenost opredeljena na različne načine, nekateri vozniki ne poznajo njenih simptomov in se morda niti ne zavedajo, da so utrujeni, vse dokler se ne zgodi nesreča. Vendar pa je številnim opredelitvam skupno to, da je utrujenost stanje, ki ga povzročajo dolgotrajni napori. Stanje, ki se odraža na fiziološki, kognitivni in čustveni

ravni. Pri voznikih povzroča slabše duševno in fizično počutje, kar posledično vodi do slabšega nadzora nad vozilom, daljši reakcijski čas, izgubo občutka za hitrost in pozornosti ter zmanjšano zaznavanje nevarnosti. Doživljanje utrujenosti ni zavestna ali načrtovana odločitev; gre bolj za avtonomen duševni in fizični proces

Za trčenja, povezana z utrujenostjo, je pogosto značilna znatna izguba nadzora, ki povzroči nenamerno smer vožnje vozila in odsotnost zaviranja. Prometne nesreče, v katerih so udeležena težka vozila, so po navadi hujše kot druga trčenja, kar ima resne posledice za vse vpletene, saj so sile zaradi velikosti in mase vozil večje in bolj uničujoče. V Evropi je leta 2016 (po najnovejših dostopnih podatkih iz podatkovne zbirke EU CARE) v prometnih nesrečah s tovornjaki umrlo 4.002 človeka, v nesrečah z udeleženiimi avtobusih pa 594 ljudi.

Splošnega dogovora glede izčrpnega seznama

Prometne nesreče, ki vključujejo težka vozila, so po navadi hujše kot druga trčenja

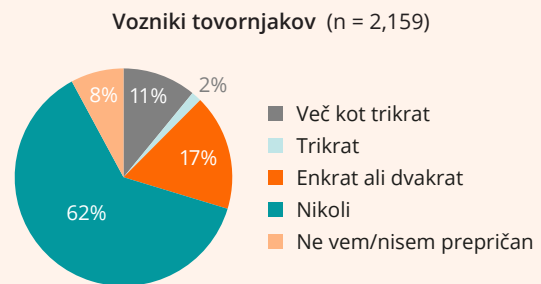
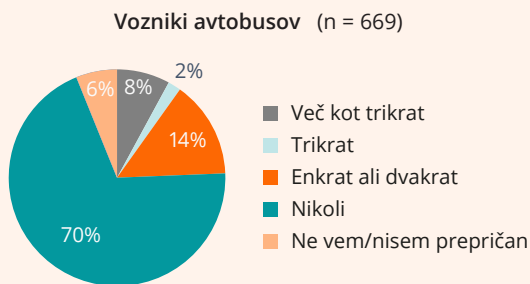
* *Driver Fatigue in European Road Transport*. Katrin Vitols in Eckhard Voss, wmp consult, za ETF.

Objavljeno junija 2021. © Evropska federacija delavcev v prometu (ETF)

Poročilo je v obliki PDF na voljo na <https://www.etf-europe.org/resource/driverfatigue/>



Kolikokrat ste v zadnjih 12 mesecih zaspali med vožnjo?



simptomov utrujenosti voznikov še ni, vendar je med vozniki avtobusov in tovornjakov splošno znano, da je utrujenost resen problem po vsej Evropi. Mnogi vozniki vidijo utrujenost kot značilnost poklica voznika.

60 % VOZNIKOV JE MED VOŽNJO UTRUJENIH

Rezultati raziskave kažejo, da se približno dve tretjini poklicnih voznikov med vožnjo redno počutita utrujene (66 % anketiranih voznikov avtobusov; 60 % anketiranih voznikov tovornjakov). Približno četrtnina oziroma skoraj tretjina voznikov je priznala, da je v zadnjih dvanajstih mesecih vsaj enkrat zaspala med vožnjo (24 % voznikov avtobusov; 30 % voznikov tovornjakov). Naši ciljano usmerjeni razgovori kažejo tudi, da vozniki na splošno ne želijo poročati o takih dogodkih, saj se bojijo, da bi lahko to imelo posledice glede njihove zaposlitve. Dejanski obseg te težave bi lahko bil veliko večji.

Čeprav je utrujenost prepoznana kot dejavnik tveganja za nesreče in čeprav na evropski ravni obstaja zakonodaja o času vožnje in počitkih, ta študija razkriva, da je utrujenost voznikov razširjen in strukturen problem v cestnem potniškem in tovornem prometu v Evropi.

RAZLOG SO SLABI DELOVNI POGOJI

Čeprav je možnih razlogov za utrujenost voznika zelo veliko, se obstoječe študije osredotočajo le na nekaj od teh. Dejavniki, ki so pogosto omenjeni v študijah, vključujejo pomanjkanje spanja, slabo kakovost spanca in posebne potrebe po spanju. Ta študija pa gre še korak naprej in kaže, kako so slabi delovni in zaposlitveni pogoji eden

od osnovnih razlogov, zaradi katerih je pomanjkanje spanca na prvem mestu.

Dolgi delovniki

Ključni dejavnik, ki največ prispeva k utrujenosti, je skupni obseg delovnega časa. Delovni čas voznikov avtobusov in tovornjakov je še posebej dolg, zato ni dovolj časa za zadovoljevanje osnovnih potreb po obnovi moči in krepčilnem spancu, še manj pa za zadovoljivo usklajevanje poklicnega in zasebnega življenja.

88 % anketiranih voznikov tovornjakov in 60 % anketiranih voznikov avtobusov je delalo več kot 40 ur na teden – kar je običajno v večini drugih sektorjev in poklicev – pomemben delež teh voznikov pa je delal več kot 50 ur na teden.

Nizke plače

Višina prejemkov voznikov in njihov dolg delovni čas sta neposredno medsebojno povezana. Pogost predlog anketiranih voznikov je bil, da je za zmanjšanje utrujenosti voznikov treba skrajšati delovni čas. Vozniki so še opozorili, da bi skrajšan delovni čas zahteval povišanje plač, ki običajno vključujejo izredno nizke urne postavke.

Delovne obveznosti med odmori

Vozniki avtobusov in tovornjakov pogosto poročajo, da morajo tudi odmor namenjati de-

Približno četrtnina oziroma skoraj tretjina voznikov je priznala, da je v zadnjih dvanajstih mesecih vsaj enkrat zaspala med vožnjo

javnostim, ki pomenijo »drugo delo« (kot je opredeljeno v zakonodaji EU, ki ureja ta sektor). To so naloge, kot so iskanje parkirnih mest, nadzor nad natovarjanjem in raztovarjanjem tovora ali natovarjanjem in raztovarjanjem potniške prtljage, pomoč potnikom pri vkrcanju in pri drugih dejavnostih, interakcija z odpremniki ali strankami in preučevanje poti. Posledično vozniki zelo pogosto preskočijo odmore, delodajalci pa jim največkrat naročijo, naj čas, porabljen za te dejavnosti, zabeležijo kot čas odmora.

Prekinjen počitek in spanec

Resna težava je tudi slaba kakovost počitka, ki so ga deležni vozniki. Kakovost spanja je pogosto manjša zaradi prekinitev in neugodnih pogojev spanja. Odstopanje, ki velja za EU v primeru, da voznik spremlja vozilo na trajektu/vlaku delodajalcu omogoča, da se čas, ki ga voznik porabi za potovanje s trajektom ali vlakom, šteje za čas počitka. Vendar pa takšna domnevna obdobja počitka in priložnosti voznikov, da se naspijo, običajno motijo postopki ob vkrcanju in izkrcanju ter druge prekinitve. To odstopanje v primeru trajekta/vlaka se lahko zakonito uporablja le, če ima voznik na voljo pograd ali kavč; vendar so vozniki, ki so sodelovali v naši raziskavi, poudarili, da med takimi potovanji pogosto primanjkuje ustreznih prostorov za počitek.

Nepredvidljivi delovni pogoji

Številni vozniki, ki so sodelovali v naši anketi, so poročali o nerednih in nerealnih delovnih urnikih, izmenskem delu s pogostimi spremembami delovnega časa in počitka, 24-urnih delavnikih in nočnem delu, kar je vse v nasprotju s cirkadialnim ritmom človeškega telesa, kar povzroča nepravilne vzorce spanja in stres.

Zdravje in varnost

Vozniki so prav tako povedali, da morajo delati v težkih in neugodnih okoljskih pogojih, ki prispevajo k utrujenosti – na pogoje, na primer vročino, mraz, hrup in mehanske vibracije v vozilu, pa tudi na zunanje dejavnike, kot so slabo vreme, slaba vidljivost, slabe ceste in gost promet. Poseben problem predstavlja vročina, saj je klimatska naprava v vozilih

pogosto neustrezna in ne more dobro uravnati temperature. Spanje voznikov tovornih vozil v kabini pogosto motijo pomanjkanje klimatizacije, nezaščitene hrupne avtoceste in strah pred ropi, ker manjka varnih parkirnih površin.

REŠITVE: Poudarki, namenjeni delodajalcem in zakonodajalcem

Rezultati naše ankete kažejo, da se vozniki, kadar okoliščine to dopuščajo, pogosto zatečejo k lastnim ukrepom za preprečevanje utrujenosti, da se na primer ustavijo in zadremajo. Vendar kratki roki dostave in strukturno pomanjkanje ustreznih parkirnih površin po Evropi voznikom tovornjakov preprečujejo redno uporabo takih ukrepov. Poudariti je treba tudi, da si vozniki avtobusov ne morejo prosto privoščiti odmora ali dremeža, kadar koli je to potrebno, saj imajo na krovu potnike in morajo upoštevati stroge časovne razporede. V nobenem primeru preprečevanje utrujenosti voznikov ne more in ne sme biti zgolj naloga posameznega voznika.

Preprečevanje utrujenosti voznikov ne more in ne sme biti zgolj naloga posameznega voznika

Za sektor cestnega prevoza je značilna deregulacija in ostra konkurenca z naraščajočim povpraševanjem po poceni, prilagodljivem, hitrem in pravočasnem prevozu. To prinaša pretiran pritisk na voznike in poslabšuje njihove zaposlitvene in delovne pogoje.

Ker te pogoje določa razvoj trga, so nadzor nad temeljnimi vzroki za utrujenost voznikov odgovorni predvsem delodajalci in zakonodajalci.

Delodajalci

Naša študija prinaša številne protiukrepe, ki jih delodajalci lahko uporabijo za odpravo utrujenosti voznikov. To vključuje strategije obvladovanja tveganja utrujenosti na ravni podjetja, naložbe v boljšo opremo za vozila (na primer dobra klimatizacija) in zmanjšanje fizičnega dela za voznike – saj fizično zahtevno delo prav tako povzroča utrujenost.

Posebej pomembni protiukrepi, ki jih je opredelila ta študija, so skrajšanje delovnega časa (obenem pa izravnavanje morebitnih negativnih učinkov, ki bi jih to lahko imelo na plačo voznika), in boljše beleženje delovnega časa. Naša analiza podatkov kaže na povezavo med neustreznim dokumentiranjem delovnega časa in utrujenostjo voznikov.

V podjetjih, ki natančno dokumentirajo delovni čas, so vozniki manj prizadeti zaradi utrujenosti. Vendar pa voznikom pogosto naročijo, naj delovni čas evidentirajo kot čas odmora ali počitka. To vpliva na počutje voznikov in na njihovo plačilo.

In na koncu to vpliva na varnost v cestnem prometu. Delodajalci morajo zato zagotoviti, da se vse naloge, povezane z delom, štejejo v delovni čas in se kot take pravilno evidentirajo – in plačajo.

Zakonodajalci

Zakonodajalci so pristojni, da odpravijo tiste vidike utrujenosti voznikov, ki so posledice deregulacije in močne konkurence v tem sektorju. Direktive in predpisi EU že nalagajo zahteve, ki urejajo delovni čas, čas vožnje, odmore in čas počitka za voznike avtobusov in tovornjakov. Vendar se zdi, da obstoječi regulativni okvir težav glede

utrujenosti voznikov ali zmanjšanja njenega vpliva na varnost v cestnem prometu ne rešuje dovolj učinkovito. Zato vozniki, ki so sodelovali v naši anketi, pozivajo k zaostrovanju pravil. Kar zadeva »odstopanje v primeru vozila na trajektu/vlaku«, pa vozniki, vključeni v anketo, priporočajo, da se to odstopanje povsem odpravi.

Še ena težava obstoječega regulativnega okvira je, da se ne izvaja niti dosledno niti učinkovito. Okrepitev izvrševanja obstoječih pravil s pregledi in sankcijam je

zato poleg zaostrovanja predpisov ključni protiukrep v boju proti utrujenosti. Odgovornost je na splošno težava, če ni preverjanja in sankcij ali če dobiček, ki ga lah-

ko prinesejo kršitve, odtehta kazni za neskladnost z zakonodajo. Prometni sektor pri tem ni izjema. Namesto da bi si prizadevali za še večjo deregulacijo, bi se tu morali uveljaviti prihodnji ukrepi za boj proti utrujenosti voznikov v EU.

Za nadzor nad temeljnimi vzroki za utrujenost voznikov so odgovorni predvsem delodajalci in zakonodajalci

© Evropska federacija delavcev v prometu, junij 2021

Anketo federacije ETF sta analizirala Katrin Vitols in Eckhard Voss, *wmp consult*



Sledi nam:

Družbeni mediji:



https://twitter.com/ETF_Road



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

Spletna stran:

https://www.etf-europe.org/our_work/road-transport/

E-pošta:

road@etf-europe.org



S finančno pomočjo
Evropske unije