

Sindikata delavcev prometa in zvez (SDPZ) je letos del vseevropske akcije Evropske federacije transportnih delavcev (ETF), ki je namenjena ozaveščanju voznikov tovornjakov in avtobusov o obsegu njihovih pravic, pa tudi splošne javnosti o nevarnostih kronične utrujenosti voznikov. SDPZ je v sodelovanju z Agencijo za varnost v prometu (AVP) v ponedeljek, 19. junija, pripravil novinarsko konferenco o nevarnostih kronične utrujenosti profesionalnih voznikov. Razlogi zanjo so večplastni, največji povzročitelj so predolgi delovniki.



Profesionalni vozniki trpijo za kronično utrujenostjo

Utrujenost voznikov je splošno priznana kot glavni dejavnik tveganja, ki zmanjšuje varnost v cestnem prometu ter ogroža voznike in druge udeležence v prometu. Izsledki raziskave Utrujenost voznikov v evropskem cestnem prometu, prve raziskave o utrujenosti voznikov v komercialnem prometu na ravni Evropske unije v zadnjih 15 letih, ki jih je poleti 2021 objavila ETF, so pokazali zaskrbljujoče rezultate. Izmed 2800 vključenih voznikov avtobusov in tovornjakov v Evropi jih je več kot 60 odstotkov med vožnjo utrujenih. Približno četrtina oziroma skoraj tretjina voznikov je priznala, da je v zadnjih dvanajstih mesecih vsaj enkrat zaspala med vožnjo (24 odstotkov voznikov avtobusov, 30 odstotkov voznikov tovornjakov). Pogovori na terenu pa kažejo, da so številke verjetno še višje, saj vozniki na splošno ne želijo poročati o takih dogodkih, ker se bojijo, da bi to imelo posledice za njihovo zaposlitev. Čeprav je utrujenost prepoznana kot dejavnik tveganja za nesreče in čeprav na evropski ravni obstaja zakonodaja, ki ureja čas vožnje in počitke, raziskava razkriva, da je utruje-

nost voznikov razširjen in strukturen problem v cestnem potniškem in tovornem prometu v Evropi.

Utrujen voznik je nevaren voznik

Bližajoče se obdobje višjih temperatur in pričakovane gneče na cestah so najzahtevnejše obdobje za voznike avtobusov in tovornjakov, saj so zaradi predolgh delovnikov kronično utrujeni. Zgolj desetina anketiranih voznikov tovornjakov in tretjina anketiranih voznikov avtobusov je delala znotraj omejitev 40-urnega tedenskega delovnika, večina poklicnih voznikov pa je delala več kot 50 ur na teden, nekateri so bili za volanom celo po 60 ur tedensko. Ob tako dolgih delovnih obremenitvah postane problematična tudi kakovost počitka, ki je večinoma zelo slab. »Ko počivajo, velikokrat počivajo slabo, torej v kabinah in ne v nastanitvenih obratih. Kakovost njihovega spanja je slaba zaradi hrupa, svetlobe, zunanjih in notranjih temperatur, strahov pred vdorom v kabino in drugih dejavnikov. Mnogi vozniki se tako sploh ne zavedajo, kakšni so simptomi kronične utrujenosti in zato tudi pravočasno ne odreagirajo,« je opažanja terenskih aktivistov SDPZ izpo-

stavila generalna sekretarka sindikata **Saška Kiara Kumer**. Zaradi gneče na cestah in dnevnega izločanja tovornega prometa vozniki tovornjakov večino svojega delovnika opravijo v nočnem času, podnevi težko počivajo zaradi visokih temperatur. »Vsi ti dejavniki vodijo v zmanjšanje koncentracije, slabše duševno in fizično počutje, kar vodi do slabšega nadzora nad vozilom, daljšega reakcijskega časa in posledično zmanjšanega zaznavanja hitrosti in nevarnosti. To pa je recept za prometno nesrečo.«

Varno v poletje

Utrujenost za volanom je eden izmed najpomembnejših dejavnikov tveganja za varnost v cestnem prometu, je opozorila **Simona Felser**, v. d. direktorja Agencije za varnost v prometu (AVP), ki letos ponovno pripravlja akcijo Varno v poletje. Z njo želijo voznike obveščati o pomenu spočitosti za varnost v cestnem prometu. Večina poklicnih voznikov namreč krši predpisani počitek, nekateri vozijo celo od 32 do 37 ur več od polnega delovnega časa. Čeprav bodo morala biti od leta 2024 dalje vsa cestna vozila opremljena s sistemi, ki bodo voznike opozarjali na utrujenost, podatki AVP razkrivajo, da že



» Anketa Evropske federacije delavcev v prometu (ETF), ki je vključevala 2100 voznikov tovornjakov, je razkrila, da si jih več kot polovica ne more privoščiti počitka.

Vir: Študija federacije ETF: Utrujenost voznikov v evropskem cestnem prometu



» Anketa Evropske federacije delavcev v prometu (ETF), ki je vključevala 600 voznikov avtobusov, je razkrila, da jih je več kot četrtina zaradi preutrujenosti že zaspala za volanom.

Vir: Študija federacije ETF: Utrujenost voznikov v evropskem cestnem prometu



» Generalna sekretarka SDPZ Saška Kiara Kumer in v. d. direktorja AVP Simona Felser sta skupaj s profesionalnim voznikom tovornjaka, sicer predstavnikom zaposlenih v cestnem prometu v sindikatu SDPZ, Goranom Jovanovičem (na naslovnici), predstavili zaskrbljujoče izsledke raziskave ETF o kronični utrujenosti poklicnih voznikov. Foto M.P.

zdaj petina slovenskih voznikov vozi preveč utrujena, da bi lahko v polnosti nadzorovala vozilo in situacijo v prometu. Na drugi strani so kronično utrujeni poklicni vozniki avtobusov in tovornjakov, ki delajo večinoma v nočnem času, odgovorni za 15 do 20 odstotkov nesreč s smrtnim izidom. »Metaanaliza 11 evropskih študij je pokazala 29-odstotno povečanje tveganja za nesreče s hujšim izidom pri utrujenih voznikih. Ti na ravni Evropske unije letno povzročijo vsako sedmo prometno nesrečo,« je poudarila Felser. Pri Agenciji si zato prizadevajo za višjo stopnjo ozaveščenosti in varnosti v prometu za vse, v letošnjem poletju pa bodo aktivno spodbujali poklicne voznike avtobusov in tovornjakov, da si zagotovijo čim več zakonsko določenega počitka in tako skrbijo za varnost v prometu ne le zase, temveč tudi za vse druge udeležene. Več varnih postankov na poteh in omejitev nočne vožnje namreč zmanjšuje nevarnost za nesreče. Vozniki pa bi si morali na daljših in dolgotrajnejših potovanjih privoščiti več daljših premorov za počitek.

SDPZ proti priporočilom Evropske unije
Rezultati raziskave ETF kažejo, da se poklicni vozniki, ko jim 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. Na drugi strani 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. 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 za nadzor nad temeljnimi vzroki za utrujenost voznikov odgovorni predvsem delodajalci in zakonodajalci. SDPZ zato nasprotuje pred kratkim predlaganemu priporočilu Evrop-

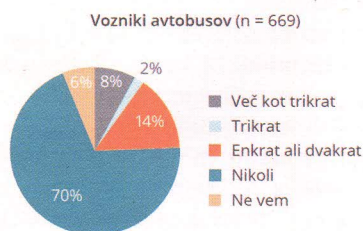
ske komisije 561/06, ki za ohranjanje konkurenčnosti na trgu in zagotovitev nemotenih logističnih procesov predlagajo odložitev dnevnega počitka poklicnih voznikov za eno do dve uri; ti bi glede na predlagano lahko vozili tudi po šest ur nepretrgoma. Priporočilo predvideva tudi 12-dnevno vožnjo brez zagotovljenega tedenskega počitka. »Dodatno odlaganje počitka bi privedlo do še več kronične utrujenosti in posledično več nesreč,« pa je izpostavil **Goran Jovanovič**, predstavnik zaposlenih v cestnem prometu v sindikatu SDPZ. V pričevanju iz svojega tovornega vozila, parkiranega v kontejnerskem pristanišču v francoskem Callaisu, je opozoril na nezakonito prakso delodajalcev, ki mnoge voznike silijo v 16-ali celo 17-urne delovnike, kljub temu, da Evropska socialna listina prepoveduje več kot 60-urno tedensko delo za profesionalne voznike. »Vozniki delamo v neenakomernem delovnem času in konstantnem nadurnem delu. Povprečen evropski voznik naredi po 600 neplačanih nadur letno, jaz sem jih v 17 letih svoje kariere vsaj osem tisoč oz. skoraj štiri leta delovne dobe.« Mnogi vozniki se sploh ne zavedajo utrujenosti ali pa se jim dogaja t. i. mikrospanje, ko za volanom kinkajo. »V panogi je vedno bolj razširjen tudi socialni damping, več kot polovica poklicnih voznikov tovornjakov je outsourcanih ali pa so migrantje iz tujih držav, saj se povprečna starost poklicnih voznikov nepréstano dviga, trenutno je pri 48 letih,« je še povedal Jovanovič.

Nujno skrajšanje delovnega časa poklicnih voznikov

SDPZ zato kot pomembne protiukrepe predlaga skrajšanje delovnega časa in boljše beleženje delovnega časa poklicnih voznikov. V podjetjih, ki natančno dokumentirajo delovni čas, so vozniki namreč 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, navsezadnje pa tudi na varnost v cestnem prometu. Delodajalci bi morali zato zagotoviti, da se vse naloge, povezane z delom, štejejo v delovni čas in se kot take pravilno evidentirajo – in plačajo. V sredo, 21. junija, tako skupaj z AVP pripravljajo preventivno akcijo, s katero bodo poklicne voznike tovornjakov in avtobusov ozaveščali o nujnosti počitka. Hkrati pa pozivajo ministrstvo, naj področje čimprej zakonsko uredi, da bodo ljudje lahko spočiti in naspani in delali še naprej.

Miha Poredoš

Kolikokrat ste v zadnjih 12 mesecih zaspali med vožnjo?



» Raziskava ETF razkriva, da profesionalni vozniki ne želijo poročati o preutrujenosti, saj se bojijo, da bi to imelo posledice za njihovo zaposlitev.

Vir: Študija federacije ETF: Utrujenost voznikov v evropskem cestnem prometu