



KATEDRA
PSYCHOLOGIE

FILOZOFICKÁ FAKULTA
UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Nehodovost profesionálních řidičů a vybrané psychické a somatické faktory

PhDr. Matúš Šucha, Ph.D.



OBSAH

1. Řidiči z povolání a jiní zaměstnanci, kteří řídí v rámci výkonu své práce – vymezení
2. Řidiči z povolání – nehodovost, příčiny, opatření
3. Zaměstnanci, kteří řídí v rámci výkonu své práce (firemní řidiči) – nehodovost, příčiny, opatření
4. Závěry a doporučení

1. Řidiči z povolání a jiní zaměstnanci, kteří řídí v rámci výkonu své práce – vymezení

Řidiči z povolání neboli profesionální řidiči:

- Za řidiče z povolání se považuje řidič, který řídí vozidlo v pracovněprávním vztahu a u něhož je řízení vozidla druhem práce sjednaným v pracovní smlouvě, nebo dopravce, který provozuje dopravu a je zároveň řidičem vozidla, kterým tuto dopravu provozuje.
- Držitel profesního průkazu – řidič, který řídí motorové vozidlo, k jehož řízení opravňuje řidičské oprávnění skupiny C, C+E, D a D+E nebo jejich podskupin – tedy již od 3,5 t. Týká se všech řidičů z povolání.

1. Řidiči z povolání a jiní zaměstnanci, kteří řídí v rámci výkonu své práce – vymezení

Řidiči z povolání neboli profesionální řidiči:

- Jedná se zejména o:
 - řidiče nákladních automobilů (a podskupiny) – přeprava zboží,
 - řidiče hromadné dopravy obecně (městské, meziměstské) – přeprava osob,
 - řidiče taxislužby a
 - další.

1. Řidiči z povolání a jiní zaměstnanci, kteří řídí v rámci výkonu své práce – vymezení

Zaměstnanci, kteří řídí v rámci výkonu své práce:

- Podle zákoníku práce, zákona č. 262/2006 Sb., a zákona č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích – „řidičů referentů“.
- Týká se všech zaměstnanců, kteří fyzicky řídí vozidlo. V praxi se jedná například i o zaměstnance, který řídí vozidlo na služební cestě, bez ohledu na to, zda se jedná o řízení vozidla služebního, nebo soukromého.
- Pokud jde o periodicitu, musí podle zákona č. 247/2000 Sb. být školení 1× za rok.

1. Řidiči z povolání a jiní zaměstnanci, kteří řídí v rámci výkonu své práce – vymezení

Zaměstnanci, kteří řídí v rámci výkonu své práce:

Můžeme je dělit následovně:

- a) vlastníci automobilu, kteří ho běžně používají pro výkon své práce,
- b) střední a vyšší manažeři, kteří mají služební automobil k dispozici pro pracovní i soukromé účely,
- c) střední a nižší manažeři, kteří mají služební automobil k dispozici, protože nějaká část jejich práce si to vyžaduje,
- d) obchodní cestující a příbuzné profese, u nichž velká část práce řízení vyžaduje,
- e) řidiči vozidel do 3,5 tuny, kteří řídí po velkou část své pracovní doby, nejsou však řidiči z povolání.

2. Řidiči z povolání – nehodovost, příčiny, opatření

Nehodovost:

| Řidiči z povolání | Počet | Procento |
|-------------------------------|--------------|-------------|
| Nákladní automobil | 6253 | 8.3 |
| Nákladní automobil s přívěsem | 731 | 1.0 |
| Nákladní automobil s návěsem | 2379 | 3.2 |
| Autobus | 804 | 1.1 |
| Traktor | 234 | 0.3 |
| Tramvaj | 151 | 0.2 |
| Trolejbus | 36 | 0.0 |
| Taxi | 152 | 0.2 |
| | | |
| Celkem | 10740 | 14.3 |
| | | |
| Nehod ČR celkem | 75137 | 100 |

2. Řidiči z povolání – nehodovost, příčiny

Příčiny:

- Řidiči z povolání jsou častěji účastníky dopravních nehod než běžná řidičská populace, a to i když počítáme počet najetých kilometrů (8, 18, 77).
- Více než ¼ řidičů z povolání uvádí, že někdy během posledních 12 měsíců usnuli za volantem (81).
- Hlavní příčinou dopravních nehod profesionálních řidičů je **stres a únava** (11, 78).
- Faktory, které u profesionálních řidičů nejvíce ovlivňují únavu a stres: nedostatek spánku / nekvalitní spánek, časový tlak, mnoho hodin řízení, komunikace s problematickými zákazníky (cestující, zákazníci), rodinné problémy (časová náročnost práce).
- Nejvíce nebezpečnou kombinací je únava (psychický stav) a časový pres (externí faktor).

2. Řidiči z povolání – nehodovost, příčiny

Zdravotní stav:

- Zdravotní stav má významný vliv na nehodovost profesionálních řidičů (46).
- Pravděpodobnost nehody u profesionálního řidiče s chronickým onemocněním je 3.5 (47).
- Obézní profesionální řidiči jsou 2× častěji účastníky dopravních nehod (120), stejně tak řidiči s kardiovaskulární nemocí (62).

2. Řidiči z povolání – nehodovost, příčiny

Fyzická námaha:

- Řidiči, kteří alespoň 1× týdně aktivně sportují (resp. vykonávají systematicky aspoň hodinu v kuse fyzickou činnost, která způsobí pocení), jsou vystaveni pravděpodobnosti nehody 0.78. Řidiči, kteří fyzickou námahu nevykonávají, jsou vystaveni pravděpodobnosti nehody 1.05 (105).
- Dopad na psychický stav řidiče je ve 2 úrovních – akutní (do 6 hodin po cvičení) a chronický (celkové zlepšení zvládnutí stresu a únavy). V obou případech řidiči vykazují snížení tenze, hněvu, agresivity (87).
- Celkově profesionální řidiči vykonávají méně fyzické námahy, než je průměr obecné populace (68).

2. Řidiči z povolání – nehodovost, příčiny, opatření

Opatření:

- K významnému omezení nehodovosti přispívá, pokud si řidič může zvolit rychlost, kterou pojede, a pokud může zastavit (přestávka).
- Fyzická aktivita významně ovlivňuje zvládání stresu a celkový psychický stav řidiče – implikace pro práci se životním stylem.

3. Zaměstnanci, kteří řídí v rámci výkonu své práce (firemní řidiči) – nehodovost, příčiny, opatření

Nehodovost:

| Řidiči, kteří řídí pro pracovní účely | Počet | Procento |
|--|--------------|-----------------|
| Soukromá výdělečná činnost | 1823 | 2.4 |
| Soukromá organizace, podnik | 13719 | 18.3 |
| Státní podnik | 283 | 0.4 |
| | | |
| Celkem | 15825 | 21.1 |
| | | |
| Nehod ČR celkem | 75137 | 100 |

Nehodovost celkem „práce“: 26 565 nehod, tj. 35,4 %.

3. Zaměstnanci, kteří řídí v rámci výkonu své práce (firemní řidiči) – nehodovost, příčiny, opatření

Nehodovost:

- Firemní řidiči dosahují pravděpodobnosti účasti na nehodě mezi 1.29 a 1.5 v porovnání s obecnou řidičskou populací (sledováno pohlaví, věk a počet najetých kilometrů) (1). Nejvíce riziková je skupina řidičů, kteří pro pracovní účely jezdí více než 80 % ročně ujetých kilometrů (pravděpodobnost 1.53)
- Řidiči, kteří naježdí ročně více než 35 000 km za účelem práce, se vystavují riziku 1 : 8 000, že budou zabiti při dopravní nehodě. Tato pravděpodobnost je zhruba podobná, jako mají vysoce rizikové profese (např. horník) (2).

3. Zaměstnanci, kteří řídí v rámci výkonu své práce (firemní řidiči) – nehodovost, příčiny, opatření

Příčiny:

- Tzv. „fleet driver effect“ – souvislost vyšší nehodovosti a firemních řidičů je spíš nejasná. Různé výzkumy však uvádějí jako nejzásadnější tyto faktory (3):
 - řízení v situacích, kdy je možné předpokládat únavu řidiče (například delší cesty cca nad 50 km po celodenní práci),
 - řízení pod časovým tlakem,
 - sekundární zátěž při řízení (telefonování, jídlo, pití),
 - samotný fakt firemního automobilu,
 - firemní kultura.

3. Zaměstnanci, kteří řídí v rámci výkonu své práce (firemní řidiči) – nehodovost, příčiny, opatření

Příčiny:

- Firemní řidiči v porovnání s běžnou řidičskou populací vykazují větší:
 - despekt k dopravním předpisům,
 - ochotu jezdit pod časovým tlakem,
 - ochotu jezdit unaveni,
 - zabývat se sekundárními úkoly při řízení,
 - ochotu provádět riskantní operace.

Firemní řidiči sami sebe považují za méně zodpovědné a bezpečné řidiče než se považuje řidičská populace obecně (3).

3. Zaměstnanci, kteří řídí v rámci výkonu své práce (firemní řidiči) – nehodovost, příčiny, opatření

Opatření – nastavení firemní politiky a kultury:

- umožnění netelefonovat za jízdy,
- úprava pracovního rozvrhu tak, aby bylo zajištěno, že řidič má dostatek času na jízdu,
- zajistit, aby zaměstnanci nejezdili dlouhé trasy po celodenní práci (např. podpora ubytování v lokalitě pracovní cesty aj.),
- finanční incentivy (např. finanční odměna za beznehodovost).

Uvedené firemní zásady se jeví jako zásadnější a efektivnější než výběr a výcvik řidičů.

4. Závěry a doporučení

- Řidiči z povolání i firemní řidiči vykazují vyšší pravděpodobnost nehody v porovnání s obecnou řidičskou populací.
- Podíl obou skupin na roční nehodovosti v ČR je cca 1/3, přičemž větší část vykazují firemní řidiči.
- Hlavními příčinami dopravních nehod profesionálních a firemních řidičů jsou stres a únava. Obojí plyne zejména z organizačních faktorů práce.
- Jeví se, že příčinou jsou zejména organizační faktory na straně práce samotné a zaměstnavatele, a to zejména: (i) časový tlak při cestách, (ii) firemní politika, která nezohledňuje bezpečnost řízení (např. požadavek odpovídat na telefonický hovor), (iii) nevhodná úprava rytmu práce (např. delší cesty po celodenní práci).

4. Závěry a doporučení

- Fyzická aktivita profesionálních řidičů je významným preventivním faktorem nehodovosti.
- Zdravotní stav řidiče je významným prediktorem nehodovosti.
- Režim práce a firemní politika jsou významnějším prediktorem nehodovosti než výběr a výcvik řidičů.
- Významným protektivním faktorem jsou finanční incentivy.

Literatura

- (1) Lynn P and Lockwood C (1998). *The accident liability of company car drivers*. TRL Report TRL317. Crowthorne: TRL Limited.
- (2) Bibbings R (1997). Occupational road risk: towards a management approach. *Journal of the institute of occupational safety and health*. 1 (1), 61-75.
- (3) Taylor, A. H. & Dorn, L. (2006). STRESS, FATIGUE, HEALTH, AND RISK OF ROAD TRAFFIC ACCIDENTS AMONG PROFESSIONAL DRIVERS: The Contribution of Physical Inactivity. *Annual Revue Public Health*. 27:2.1-2.21.
- (8) Broughton J, Baughan C, Pearce L, Smith L, Buckle G. 2003. Work-related road accidents. *TRL Rep. 582*, Transport Res. Lab., Crowthorne, UK
- (11) Cartwright S, Cooper CL, Barron A. 1996. The company car driver: occupational stress as a predictor of motor vehicle accident involvement. *Hum. Relat.* 49:195–208
- (18) Dimmer AR, Parker D. 1999. The accidents, attitudes and behavior of company car drivers. In *Behavioral Research in Road Safety IX*, ed. GB Grayson, pp. 78– 85. Crowthorne, UK: Transp. Res. Lab.
- (46) Hakkanen H, Summala H. 2000. Driver sleepiness related problems, health status and prolonged driving among professional heavy vehicle drivers. *Transp. Hum. Fact.* 2:151–71
- (47) Hakkanen H, Summala H. 2001. Fatal traffic accidents among trailer truck drivers and accident causes as viewed by other truck drivers. *Accid. Anal. Prev.* 33:187–96

Literatura

- (62) Jovanovic J, Batanjac J, Jovanovic M, Bulat P, Torbica N, Vesovic LJ. 1998. Occupational profile and cardiac risks: mechanisms and implications for professional drivers. *Int. J. Occup. Med. Environ. Health* 11:145–152
- (68) Kompier MAJ, Aust B, van den Berg A, Siegrist J. 2000. Stress prevention in bus drivers: evaluation of 13 natural experiments. *J. Occup. Health Psychol.* 5:11– 31
- (77) Lynn P, Lockwood CR. 1998. The accident liability of company car drivers. *TRL Rep. 317*. Crowthorne: Transp. Res. Lab.
- (78) Matthews G, Desmond PA. 1998. Personality and multiple dimensions of task-induced fatigue: a study of simulated driving. *Pers. Ind. Diff.* 25:443– 58
- (81) McCartt AT, Rohrbaugh JW, Hammer MC, Fuller SZ. 2000. Factors associated with falling asleep at the wheel among long distance truck drivers. *Accid. Anal. Prev.* 32:493–504
- (87) Moses J, Steptoe A, Mathews A, Edwards S. 1989. The effects of exercise training on mental well-being in the normal population: a controlled trial. *J. Psychosom. Res.* 33:47–61
- (105) Sluiter JK, van der Beek AJ, Frings- Dresen MH. 1997. Workload of coach drivers. [Werkbelasting touringcarchauffeurs]. *Rep. No. 97-03*, pp. 1–71. Amsterdam: Coronel Inst. Occup. Environ. Health, Acad. Med. Cent.
- (120) Whitlock G, Norton R, Clark T, Jackson R, MacMahon S. 2003. Is body mass index a risk factor for motor vehicle driver injury? A cohort study with prospective and retrospective outcomes. *Int. J. Epidemiol.* 32:147–49



Děkuji za pozornost

matus.sucha@upol.cz