



Riadenie rizík pre vodičov cestnej dopravy: prípady dobrej praxe

V sektore cestnej dopravy je na účely zabezpečenia kvalifikovaných a motivovaných zamestnancov dôležité, rovnako ako v ktoromkoľvek inom sektore, venovať pozornosť pracovným podmienkam. V porovnaní s inými sektormi však určité charakteristiky tohto sektora riadenie rizík sťažujú. Avšak pri zohľadnení toho, ako tento sektor funguje v praxi, pri zohľadnení vlastností samotných vodičov a spôsobu ako pracujú, možno tieto riziká úspešne zvládať. Agentúra EÚ-OSHA uverejnila správu z prípadových štúdií zameraných na riadenie rizík pre vodičov cestnej dopravy (1). Prípadové štúdie predstavujú rozličné iniciatívy a intervencie na ochranu vodičov cestnej dopravy.

Vodiči pracujú nezávisle a ďaleko od svojich stálych základní. Môžu byť samostatne zárobkovo činnými osobami a často majú dlhoročnú prax. To znamená, že nie je vždy jednoduché komunikovať a konzultovať s nimi, či zapojiť ich do riadenia rizík. Nie sú vždy otvorení ani zmenám. Z toho dôvodu je potrebné, aby sa na riešení priamo podieľali aj vodiči – riešenia preto musia hľadať vodiči pre vodičov využívajúci pritom metódy priamej účasti vodičov s cieľom využiť ich skúsenosti a dosiahnuť, aby ostatní vodiči ich riešenia akceptovali. Rozhodujúce je vyčleniť aj dostatok času na diskusiu, plánovanie, odskúšanie a zavedenie zmien.



© iStock

Skúsenosti vodičov možno využiť aj tak, že sa využijú ako poradcovia, školitelia a inštruktori.

Na riadení rizík by sa mali podieľať i zákazníci a zúčastnené strany. Tí, ktorí sa podieľajú na rozvoze tovaru, nepôsobia izolovane, ale sú súčasťou reťazca. Pre zamestnávateľov vodičov môže byť problematické zabezpečiť bezpečnosť svojich zamestnancov, keď pracujú v priestoroch zákazníkov. Konkurenčná povaha tohto podnikania odrádza firmy zaoberajúce sa nákladnou dopravou, aby požadovali niečo od svojich zákazníkov, ktorí môžu mylne predpokladať, že nie sú za bezpečnosť vodičov zodpovední. V prípade vodičov vozidiel verejnej dopravy sú cestujúci súčasťou rizika i riešenia. Medzi ďalšie strany, ktoré by sa mali podieľať na riadení rizík, patria:

- podniky, kde sa tovar nakladá a do ktorých sa tovar dopravuje;
- cestujúci a školáci;

- skupiny zaoberajúce sa bezpečnosťou ciest, ministerstvá dopravy, polícia a justícia atď.

Veľkí zamestnávateľi si môžu dovoliť stanovovať normy BOZP pre svojich zmluvných dodávateľov, čo môže motivovať tieto malé podniky, aby uvedené normy prijali aj pri práci so svojimi ostatnými klientmi.

Vykonanie riešení BOZP, ako sú opatrenia pre bezpečnejšie riadenie motorových vozidiel, si môže vyžadovať dodatočný čas. Musí sa preto zohľadňovať tak pri organizovaní, ako aj pri plánovaní práce. Na druhej strane, zavedenie defenzívneho riadenia vozidiel môže mať za následok nižšiu spotrebu paliva, a tým viesť k úsporám nákladov.

Pre vodičov je veľmi dôležitá odborná príprava, obnovovanie kvalifikácie a zabezpečovanie riadneho dodržiavania postupov, ale musí sa to uskutočňovať v rámci organizačného systému zameraného na predchádzanie rizikám a s jasným záväzkom v oblasti riadenia.

Pri každej zmene sa musia brať do úvahy dôsledky na BOZP. Napríklad zavedenie informačných a komunikačných technológií do kabín vodičov sa môže využiť na zlepšenie bezpečnosti i ochrany zdravia vodičov.

Je potrebné brať do úvahy i rozmanitosť pracovných síl – napríklad potreby starších a mladších zamestnancov, žien vodičiek i zahraničných zamestnancov.

Medzi hlavné závery z prípadových štúdií patria:

- Vodiči sú často samostatne zárobkovo činné osoby, sú veľmi skúsení a zvyknutí pracovať nezávisle. To okrem iného znamená:
 - zabezpečenie, aby prístupy boli praktické, ale nie patronizujúce;
 - využívanie miest, kde sa vodiči často vyskytujú – odpočívadlá pri diaľniciach atď.;
 - zabezpečenie, aby rady a riešenia vychádzali zo skúseností vodičov, napríklad
 - účasťou vodičov na riadení rizík a vypracovávaní riešení;
 - využívaním vodičov ako poradcov, inštruktorov atď.;
 - poskytnutím dostatočne dlhého času na vypracovanie nových riešení a zavedenie zmeny.
- Na hľadaní riešení pre riadenie rizík by sa mali podieľať i zákazníci, klienti a zúčastnené strany, konkrétne:
 - dodávateľský reťazec – dodávateľia, priestory kam sa tovar dodáva, atď.;
 - cestujúci a školáci;
 - skupiny zaoberajúce sa bezpečnosťou ciest, ministerstvá dopravy, polícia, justícia atď.
- Veľké organizácie si môžu dovoliť stanovovať normy BOZP pre svojich zmluvných dodávateľov. To naopak môže motivovať malé a stredné podniky, aby prijali rovnaké normy aj pri spolupráci so svojimi ostatnými klientmi.

(1) European Agency for Safety and Health at Work (EU-OSHA), *Managing risks to drivers in road transport: good practice cases*, EU-OSHA.

- Pri zavádzaní nových technológií do kabín vodičov sa tieto môžu využívať aj na účely BOZP, napríklad na informovanie vodičov a zlepšenie harmonogramu dodávok.
- Riešenia BOZP si môžu vyžadovať viac času na vykonanie, a preto:
 - sa musia brať do úvahy tak pri organizovaní, ako aj pri plánovaní prác;
 - musia byť o nich informovaní aj klienti.
- Súčasťou organizačného systému zameraného na predchádzanie rizikám musí byť odborná príprava, napríklad defenzívne techniky riadenia motorových vozidiel s jasným záväzkom v oblasti riadenia.

Pokiaľ ide o osobnú dopravu, rozličné prípadové štúdiá sa zaoberajú predchádzaním násilliu páchanému na vodičoch, vrátane násillia zo strany školákov. Toto násillie môže mať rozličné následky: stres a poranenia zamestnancov, fyzické poškodenie autobusov a zvýšené riziko dopravných nehôd. Za dôležité sa považuje účasť detí na riešení a medzi opatrenia prijaté v týchto prípadoch patria:

- partnerstvá – so školami, s programami na predchádzanie trestnej činnosti, s políciou a dopravnými orgánmi;
- účasť detí, napríklad:
 - vymenovanie úradníka na predchádzanie rizikám s rozsiahlymi právomocami, napr. pre spoluprácu so školami;
 - využívanie divadelných predstavení, kde deti musia identifikovať problémy a ich riešenia;
 - pravidlá správania sa počas cesty autobusom dohodnuté s deťmi a „policajný dohľad“ v autobusoch;
 - spoločné školenia pre vodičov a deti – s cieľom pomôcť, aby rovnako chápali riziká;
- zaujatie holistického prístupu, v rámci ktorého by sa školy zapájali do diania v škole i za školskou bránou;
- členovia zásahových jednotiek – pomocníci, ktorí spolupracujú s kontrolórmi cestovných lístkov;
- ochranné fólie na bočných oknách, kabíny vodičov oddelené od cestujúcich, systémy priemyselnej televízie, lokalizačné systémy a rádiové spojenie pre prípad rýchleho zásahu;
- právna podpora po nehodách a poradenstvo pre zamestnancov.

Prípadové štúdiá ukazujú, že na účely riadenia rizík a zlepšenie bezpečnosti vodičov cestnej dopravy možno prijať celý rad opatrení. Tieto opatrenia môžu viesť aj k zlepšeniu služieb pre klientov i cestujúcich, ako aj k finančným úsporám dopravných spoločností.

Príklady:

Nemecký projekt DocStop iniciovali s cieľom **zlepšiť zdravotnícke služby pre profesionálnych vodičov na diaľkových trasách** počas výkonu práce. Odpočívadlá pri diaľniciach slúžia ako centrá DocStop so sieťou lekárov a sú praktické pre vodičov, ktorí s nimi môžu konzultovať počas cesty bez toho, aby sa vážne narušili ich harmonogram.

V spoločnosti Arla Foods v Dánsku manažéri vypracovali systém spolupráce s vodičmi za účelom získavania **informácií o pracovných podmienkach na približne 500 rozličných miestach nakládok tovaru**. Tieto informácie zaradili do informačného systému spoločnosti a sú dostupné pre vodičov pri



© David Tijero

príprave denných trás. Tento systém obsahuje dohody s klientmi. Pre vodičov je dôležité, aby opatrenia zohľadňovali úroveň gramotnosti a obmedzený čas na doručenie tovaru.

Spoločnosť Shell Transport v Dánsku od svojich **subdodávateľov vyžaduje, aby spĺňali normy kvality a bezpečnostné normy tejto spoločnosti**. Tieto normy sa zameriavajú najmä na nahlasovanie nehôd a úrazov, odbornú prípravu a pokyny pre vodičov a na spôsob, ako subdodávateľa zahŕňajú bezpečnosť vodičov do svojej vlastnej organizačnej praxe. Dodržiavanie programu sa pozorne sleduje.

Dopravný podnik v Londýne ponúka **ženám vodičkám** vhodné pracovné podmienky za účelom zlepšenia nábora nových vodičiek a ich udržanie v zamestnaní. V depách zabezpečuje „inštruktorov pre ženy“ na pomoc vodičkám, prispieva na krytie nákladov na starostlivosť o deti a zabezpečuje zariadenia pre ženy. Zaviedol opatrenia a kampaň na predchádzanie násilliu v autobusoch. Organizuje školenia pre zamestnancov a všetkých manažérov, na ktorých sa zdôrazňuje nulová tolerancia pre diskriminačné správanie. Pokračuje sa v prácach na riešení záležitostí, ako je flexibilná úprava pracovného času. V inom prípade španielsky odborový zväz CCOO vypracoval na základe štúdiu odporúčania pre uniformy pre vodičky.

Francúzska dopravná spoločnosť Prevost zaviedla pre svojich vodičov **obmedzenie rýchlosti** na 80 km/h a využíva pritom rozličné opatrenia, čo malo za následok zníženie spotreby paliva a emisií CO₂ a zlepšenie bezpečnosti a ochrany zdravia vodičov. Zamestnanci sa podieľali na úsporách nákladov. Na propagáciu tejto iniciatívy spoločnosť používa nálepky na vozidlách.

Ďalšie informácie

Úplné znenie správy je dostupné v anglickom jazyku na webovej stránke agentúry:

http://osha.europa.eu/en/publications/reports/managing-risks-drivers_TEWE11002ENN/view odkiaľ je možné si ju bezplatne stiahnuť.

Informačný leták je dostupný vo všetkých jazykoch EÚ na adrese:

<http://osha.europa.eu/en/publications/factsheets>

Európska agentúra pre bezpečnosť a ochranu zdravia pri práci

Gran Vía, 33, 48009 Bilbao, ŠPANIELSKO

Tel. +34 944794360, Fax +34 944794383

E-mail: information@osha.europa.eu

