

БЕЗБЕДНОСТ ПРОФЕСИОНАЛНИХ ВОЗАЧА У САОБРАЋАЈУ**TRAFFIC SAFETY OF PROFESSIONAL DRIVERS**Ивана Крсмановић, *Факултет техничких наука, Нови Сад***Област – САОБРАЋАЈ**

Кратак садржај – *Професионални возачи представљају веома значајну циљну групу у безбедности саобраћаја. Њихова изложеност саобраћају повећава ризик настанка саобраћајних незгода у односу на остале учеснике у саобраћају. У раду су разматрани основни елементи безбедности професионалних возача у саобраћају.*

Кључне речи: *Безбедност саобраћаја, професионални возачи.*

Abstract – *Professional drivers are a very important target group in traffic safety. Their exposure to traffic increases the risk of accidents compared to other road users. The paper discusses the basic elements of traffic safety of professional drivers.*

Keywords: *Traffic safety, Professional drivers.*

1. УВОД

Процењује се да се широм света повреди 50 милиона људи, а додатних 1,2 милиона људи годишње страда у саобраћајним незгодама. Већина ових незгода дешава се у земљама са ниским и средњим приходима паралелно са темпом економског раста (WHO, 2019).

Саобраћајне незгоде моторних возила на раду, односно професионалних возача у саобраћају, догађају се на радном месту, током вожње повезане са послом (искључујући путовање на посао).

Незгода моторних возила професионалних возача на послу, често је водећи узрок смрти и главни фактор губитка живота на радном месту у индустријализованим земљама. Већина саобраћајних незгода везаних за посао укључују службене аутомобиле.

У Сједињеним Америчким Државама, Аустралији и Европској унији, саобраћајне незгоде професионалних возача (на раду) доприносе отприлике једној четвртини, до преко трећине свих смртних случајева на раду. Треба напоменути да различите дефиниције незгода на раду отежавају једноставно међународно поређење статистике о саобраћајним незгодама везаним за посао.

Предмет рада су професионални возачи у саобраћају.. Циљеви рада су: (1) дефинисати проблем безбедности професионалних возача у саобраћају; (2) навести могуће факторе који утичу на безбедност професионалних возача у саобраћају.

Напомена:

Овај рад проистекао је из мастер рада чији ментор је био др Драган Јовановић, ред. проф.

2. ПРОФЕСИОНАЛНИ ВОЗАЧИ И ПРОБЛЕМ БЕЗБЕДНОСТИ У САОБРАЋАЈУ**2.1 Професионални возачи**

Професионални возачи су они возачи који користе возила у сврху рада. Вожња возила у сврху рада активност је коју предузимају многи учесници у саобраћају. У професионалне возаче убрајамо продаваче, трговце, курире, samozапослене особе, особе које возе приватна возила за посао (нпр. „сива флота“), особе које возе службена возила, оне који возе радна возила и у радне и нерадне сврхе, те оне који су запослени у вожњи аутомобила, комбија и других специјалних возила (Dimmer i Parker, 1999).

Професионални возачи који возе као део свог посла изложени су великом ризику од незгоде због превелике километраже (изложености) на путу.

Од непрофесионалних возача разликују се у неколико карактеристика. На пример, професионална вожња захтева неке унапред одређене задатке, док непрофесионална вожња сама одређује своје ризике и потешкоће у вожњи (Caird i Kline, 2004). Прецизније, непрофесионални возачи флексибилније бирају када ће возити, које ће возило и пут користити, као и брзину вожње, па им је према томе вожња саморегулиранији задатак.

Међутим, професионални возачи возе у складу са унапред утврђеним редом вожње, прописима о радном времену итд.. Поред тога, професионални возачи понекад морају да возе у непознатом окружењу на великим удаљеностима као део своје радне праксе (Lam, 2004). Штавише, у професионалној вожњи култура, безбедносни поступци и безбедносна клима организације у којој раде су међу одлучујућим факторима колико ће безбедно управљати возилом. Професионални возач поштује правила и процедуре компаније и истовремено узима у обзир ситуацију на путу и варијабилне односе са околином као што су услови на путу, осветљеност, временски услови и услови сезоне. Према томе, безбедност професионалних возача у саобраћају постаје све већа брига владе, организација и заједнице.

2.2 Проблем безбедности професионалних возача у саобраћају

Саобраћајне незгоде моторних возила на раду идентификоване су као примарни узрок професионалне смрти и повреда широм света. Према томе, вожња возила у радне сврхе потенцијално је једна од најопаснијих операција које се предузимају у свакодневним радним активностима радника. Доказ овог ризика јесте преко-

мерна заступљеност саобраћајних незгода и повреда током обављања радних дужности.

Значај овог проблема открива се на глобалном нивоу. Биро за статистику рада (2013) у САД известио је да је 2012. око 36% смртних случајева на послу повезано са моторним возилима везаним за посао. Ова статистика наглашава пораст броја незгода на раду повезаних са моторним возилима у односу на претходне статистике идентификоване у САД. Поред тога, у оквиру Европске уније неке државе чланице пријавиле су између 40-60% смртних случајева повезаних са возилима током вожње у сврху рада (DaCoTA, 2012). Кина је такође пријавила високу инциденцију смртних случајева у којима су учествовала комерцијална возила са 20.648 смртних случајева у 2011. години, што чини 33% свих смртних случајева на путевима. Надаље, статистика Новог Зеланда наводи да је приближно 30% свих смртних случајева на радном месту и 13% свих повреда на радном месту резултат саобраћајних незгода (Newton et al., 2013).

Неке европске земље пријавиле су побољшања у општој безбедности на радном месту, укључујући смањење укупних повреда на раду и смртних случајева током последњих година. Шпанска статистика је указала да се број општих повреда у друмском саобраћају смањио за 23% за не фаталне и 63% за смртне повреде. Међутим, саобраћајне повреде повезане са послом и даље су у Шпанији константно високе, с тим да је 10% свих повреда на послу и свака трећа смртна повреда пријављена као саобраћајна незгода (DeVicente, Verdejo i De la Orden, 2012).

3. ФАКТОРИ КОЈИ УТИЧУ НА БЕЗБЕДНУ ВОЖЊУ НА ПОСЛУ

При развоју иницијатива за управљање ризиком на раду, корисно је размотрити узроке који доприносе инцидентима.

Истраживачи из Уједињеног Краљевства недавно су развили модел професионалног ризика на путу (Vomel, 2004). Идентификовали су:

- умор;
- индивидуалне ставове;
- притисак/стрес и
- погодне људске ресурсе као директне факторе који утичу на професионални ризик на путу.

Такође су идентификовали неколико утицаја на нивоу организације и политике. На организационом нивоу, идентификовани су кључни фактори:

- процедуре;
- планирање;
- плата и услови;
- обука;
- комуникације и
- управљање инцидентима.

На нивоу политике, идентификовани кључни фактори су:

- власништво и контрола;
- организациона структура;
- управљање безбедношћу;
- стратегија уговарања и
- профитабилност.

Даље, на основу анкета спроведених у Финској, (Salminen i Lahdeniemi, 2002) идентификовали су умор, временски притисак, размишљање о послу током вожње и употребу мобилних телефона као значајне факторе професионалног ризика на путу.

3.1. Понашање професионалних возача

Студије су показале разлике између понашања професионалних и непрофесионалних возача. На пример, у студији која истражује понашање српских возача, пријављено је да у поређењу са непрофесионалним возачима, професионални возачи чине мање грешака, са више позитивним понашањем. У другој студији утврђено је да су возачи тешких возила склонији умору од непрофесионалних возача. Међутим, важно је напоменути да се професионалне групе возача такође међусобно разликују (тј. таксисти, возачи теретних возила, возачи службених аутомобила) у погледу понашања у саобраћајном окружењу.

Поред тога, забележено је да возачи минибуса добијају више казни од возача тешких возила. Фактори повезани са послом који утичу на понашање возача попут расејаности, умора и брзине, а такође и могући фактори повезани са компанијом попут проблема са оптерећењем и временског притиска показали су се као фактори који доприносе овим незгодама.

С друге стране, најчешћи пријављени разлог незгоде возача службених аутомобила су прекомерна брзина и алкохол. Прекомерна брзина и временски притисак појавили су се као фактори који доприносе незгодама код возила хитних служби. Каирд и Клине (2004) су утврдили да је добро планирање вожње пре посла повезано са смањењем броја незгода и умором. У другој студији, Салминен и Лахдениеми (2002) су идентификовали неке факторе ризика за професионалне возаче, међу којима су временски притисак, умор, размишљање о послу током вожње и употреба мобилног телефона.

Ови фактори су позвани као додатни мотиви, јер нису директно повезани са вожњом, али могу умањити концентрацију и утицати на процес одлучивања возача у саобраћају.

Међу овим факторима ризика, брзина се појавила као први фактор ризика о којем се највише извештава, посебно међу возачима који се баве продајом и маркетингом, а умор као други.

Понашање професионалних возача у тесној је вези са непосредним и дугорочним капацитетом возача и безбедносном праксом предузећа (тј. рад компаније, одлуке управе, услови на радном месту). Због тога је важно узети у обзир карактеристике посла током проучавања понашања код професионалних возача. Три широке врсте утицаја на понашање у вожњи везано за посао су: безбедносна клима, карактеристике посла и индивидуалне разлике. Истражена је свака компонента модела како бисмо идентификовали опсег контекстуалних, повезаних са послом и појединачних фактора које треба узети у обзир у организационим стратегијама око вожње повезане са послом. Ниједна претходна студија није систематски испитивала начин на који ови процеси комбинују утицај на професионалне возаче.

3.2. Безбедносна клима и клима

Последњих година безбедносна клима је идентификована као важан показатељ здравствених и безбедносних проблема на радном месту (Zohar, 2000). Утицај безбедносне климе на извршење задатака и стопе повреда утврђен је у бројним студијама.

Иако је важност безбедносне климе/културе добро препозната у литератури о заштити на раду, утицај безбедносне климе на понашање професионалних возача није испитано.

У литератури постоје индикације које указују на то да ће безбедносна клима и клима вероватно утицати на безбедно понашање у возњи.

Концепт „безбедносне културе и климе“ подупире многе организационе интервенције за побољшање безбедности радника. Постоје неки докази да стварање јаке „безбедносне културе“ може имати позитиван утицај на побољшање безбедности на путевима смањењем незгода професионалних возача, мада се такође напомиње да је клима безбедности у саобраћају релативно нов концепт, те не постоји сагласност у погледу природе концепта, нити тога како га треба дефинисати. Концепт безбедносне културе први пут се појавио у извештају Међународне саветодавне групе за нуклеарну безбедност (ИНСАГ) о катастрофи у нуклеарној електрани у Чернобилу 1986. године.

Овај концепт се може дефинисати као „скуп основних претпоставки, веровања, вредности и ставова које деле чланови организације, који ступају у интеракцију са структурама и системима организације и ширим контекстуалним окружењем да би се дошло до спољашњих, лако видљивих пракси, које утичу на безбедност“. Овај концепт има дугу историју примене у организационој безбедности током последњих 25 година, али се тек недавно појавио у литератури о безбедности у саобраћају (Edwards et al., 2013). Ипак, прелиминарна истраживања су дала позитивне резултате у погледу утицаја безбедносне климе.

Даље проширење концепта безбедносне климе је оно о безбедносној клими, које се односи на заједничко виђење запослених о посвећености и раду руководства у погледу пракси, политика и поступака безбедности у возњи.

Као таква, безбедносна клима возње и професионалних возача чини део ширег концепта безбедносне културе, али се фокусира првенствено на перцепцију радника и на тај начин представља психолошку конструкцију.

Прелиминарно истраживање идентификовало је низ општих димензија које могу утицати на климу безбедности професионалних возача, укључујући: посвећеност руководиоца и управе; радне захтеве и притисак; поверење, укључујући комуникацију и подршку; прикладност безбедносних правила као и безбедносне обуке (Wills et al., 2006).

Што се тиче утицаја на безбедносне перформансе, постоје неки докази о повезаности између безбедносне климе и безбедносних исхода у погледу: тренутног самопријављеног понашања возача и будућих намера возње на раду; стопе инцидената; и самопријављених безбедносних понашања и повреда. На пример, Вилс и сар. (2006) открили су да су и појединачни фактори

(нпр. безбедносни ставови) и организациони фактори (нпр. перцепција безбедносне климе) утицали на тренутно понашање у возњи, као и на будуће намере по питању возње. Невнам и сар. (2008) такође су извештавали о томе да унутар узорка испитаника, професионалних возача, и појединачни фактори, и вредности организације могу утицати на безбедносне исходе. Упркос овом истраживању, претпоставља се да је постигнуто мало теоретског или концептуалног напретка у домену безбедности током професионалне возње, а у истраживањима се ретко користе такви оквири за истраживање проблема у возњи у оквиру професионалне делатности.

Ипак, с обзиром на могућу повезаност између безбедносне климе и безбедносних исхода, предлаже се да климатска безбедност професионалних возача може бити повезана са исходима безбедности током возње на раду (нпр. побољшана безбедност) и стога је вредна даљег истраживања.

3.3. Карактеристике посла

Тakoђе је познато да карактеристике посла имају утицаја на перцепцију безбедности и исходе у организацијама. У организационој литератури преоптерећеност радом дефинисана је као прекомерни радни захтеви који заузврат утичу на радне учинке. Утврђено је да је преоптерећење радом значајно повезано са небезбедним понашањима (Parker, Axtell i Turner, 2001). Сукоб улога односи се на степен јасноће у вези са радним улогама у организацији.

Иако су радно оптерећење и јасноћа улога често предиктори радног учинка у организационој литератури, они су такође имплицирани као фактори који утичу на безбедност возње у вези са радом. Утврђено је да је оптерећење варијабла која утиче на безбедно понашање возача у вези са радом (Downs, Keigan, Mauck i Grayson, 1999). Традиционално се верује да професионални возачи имају већу стопу незгода јер су изложени временском притиску што за последицу има повишену брзину возње.

Што се тиче јасноће улога, прошла истраживања су показала да возачи нису у потпуности свесни својих одговорности приликом возње радног возила. Посебно је пажња била усредсређена на поседовање возила. Иако не постоје емпиријски докази који поткрепљују ову тврдњу, постоји сугестија да возачи мање воде рачуна о службеним возилима јер возила нису у њиховом власништву, за њих постоји мало или нимало финансијског терета у случају оштећења.

Због тога професионални возачи могу више ризиковати и имати мање одговоран став према службеним возилима у односу на властита. Карактеристике посла попут радног оптерећења и јасноће улога идентификоване су као важне димензије за разумевање перцепције појединаца о општој организационој клими.

Узимајући у обзир да се безбедносна клима односи на перцепцију појединаца о компоненти опште организационе климе, могло би се претпоставити да радно оптерећење и јасноћа улога такође могу бити важне димензије у вредновању безбедносне климе. Истраживање је такође пронашло везу између самоефикасности и радног оптерећења и јасноће улога.

3.4. Индивидуалне разлике

Широк спектар индивидуалних разлика повезан је са безбедносним понашањем, почев од стабилних диспозиција попут неуротицизма до пролазнијих стања расположења (Brewin, 1984). У овом раду фокус је на улози самоефикасности која је веровање у нечију способност извршења одређеног задатка кроз позитивно понашање да би се постигао жељени исход. Поред истраживања која указују на везу између самоефикасности и радног учинка у литератури о организационо понашању, утврђена је и веза између самоефикасности и перцепције радног оптерећења и јасноће улога (Jex i Bliese, 1999). Верује се да су стресови, као што су двосмисленост улога и преоптерећеност послом, у радном окружењу мање штетни када запослени имају позитивнију самоефикасност.

4. ЗАКЉУЧНА РАЗМАТРАЊА

Незгоде моторних возила професионалних возача на послу, често је водећи узрок смрти и главни фактор губитка живота на радном месту у индустријализованим земљама. Као глобална заједница, одговорност за стварање безбеднијег саобраћајног окружења треба прихватити и предузети мере за управљање путним ризицима. Управљање путним ризицима везаним за посао једно је подручје у којем се потенцијално могу постићи велики добици у глобалној безбедности на путевима.

Организације имају потенцијал да побољшају безбедност на путевима на многе начине, укључујући избор безбедних возила и негујући културу безбедности на путевима која може утицати на запослене у возњи како у радне, тако и у нерадне сврхе.

Побољшање безбедности професионалних возача у саобраћају и управљања возилима, знатно би побољшало безбедност на путевима у целини. Међутим, научно разумевање и праћење кључних проблематичних области, њихових решења и утицаја на повреде на путевима и професионалне саобраћајне незгоде је ограничено и треба их даље развијати.

5. ЛИТЕРАТУРА

- [1] Brewin, C. (1984). Attributions for industrial accidents. Their relationship to rehabilitation outcome. *Journal of Social and Clinical Psychology*, 2 (2) 156-164
- [2] Bomel Ltd (2004) Safety Culture and Work-related Road Accidents, Road Safety Research Report No. 51 Author: BOMEL Ltd
- [3] Caird, K. J., & Kline, T. J. (2004). The relationships between organizational and individual variables to on-the-job driver accidents and accident-free kilometers. *Ergonomics* 47 (15), 1598–1613.
- [4] DaCoTA. (2012). Work-related road safety, Deliverable 4.8v of the EC FP7 project DaCoTA. Retrieved from www.dacota-project.eu
- [5] Downs, C.G., Keigan, M., Maycock, G. and Grayson, G.B. (1999) The Safety of Fleet Car Drivers: a Review. TRL

- [6] Dimmer, A. R., & Parker, D. (1999). The accidents, attitude and behaviour of company car drivers. In *Behavioural Research in Road Safety* IX. pa3524/99.
- [7] de Vicente Abad, M. A., Verdejo, M. Z., & de la Orden Rivera, M. V. (2012). Traffic-related occupational injuries.
- [8] Edwards, J. R., Davey, J., & Armstrong, K. (2013). Returning to the roots of culture: A review and re-conceptualisation of safety culture. *Safety science*, 55, 70-80.
- [9] Jex, S. M., & Bliese, P. D. (1999). Efficacy beliefs as a moderator of the impact of work-related stressors: A multilevel study. *Journal of Applied Psychology*, 84 (3) 349-361.
- [10] Lam, L. T. (2004). Environmental factors associated with crash-related mortality and injury among taxi drivers in New South Wales, Australia. *Accident Analysis & Prevention*, 36(5), 905-908.
- [11] Newton, J., Howard, E., & Wišart, D. (2013). Occupational work-related road safety guide: A guide to applying road safety within a workplace. National Road Safety Partnership Program Australia.
- [12] Parker, S. K., Axtell, C. M., & Turner, N., (2001). Designing a safer workplace: Importance of job autonomy, communication quality, and supportive supervisors. *Journal of Occupational Health Psychology*, 6 (3) 211-228.
- [13] Salminen, S. & Lähdeniemi, E. (2002). Risk factors in work-related traffic. *Transportation Research, Part F*, 5, 77-86.
- [14] Wills, A. R., Watson, B., & Biggs, H. C. (2006). Comparing safety climate factors as predictors of work-related driving behavior. *Journal of safety research*, 37(4), 375-383.
- [15] World Health Organization (2019). World report on road traffic injury prevention. Geneva, Switzerland: World Health Organization.
- [16] Zohar, D. (2000). A group-level model of safety climate: Testing the effect of group climate on micro accidents in manufacturing jobs. *Journal of Applied Psychology*, 85:587-596.

Кратка биографија:

Ивана Крسمановић рођена је у Шапцу. Мастер рад на Факултету техничких наука из области Безбедност саобраћаја одбранила је 2021. год.