

KAUNO TECHNOLOGIJOS UNIVERSITETAS

EKONOMIKOS IR VERSLO FAKULTETAS

Dovilė Butkutė

**ORGANIZACIJOS SAUGUMO KLIMATO IR PROFESIONALIŲ VAIRUOTOJŲ
ELGESIO SAŠAJOS**

**A LINK BETWEEN ORGANISATIONAL SAFETY CLIMATE AND
PROFESSIONAL DRIVERS' BEHAVIOUR**

MAGISTRO DARBAS

Darbo vadovė profesorė Eglė Staniškienė

KAUNAS, 2017

KAUNO TECHNOLOGIJOS UNIVERSITETAS
EKONOMIKOS IR VERSLO FAKULTETAS

ORGANIZACIJOS SAUGUMO KLIMATO IR PROFESIONALIŲ
VAIRUOTOJŲ ELGESIO SĄSAJOS

Įmonių valdymas (621N22001)

MAGISTRO DARBAS

Studentė.....parašas.....

Dovilė Butkutė, VMGZVL-6 gr.

2017 m. gruodžio d.

Vadovėparašas.....

profesorė, Eglė Staniškienė

2017 m. gruodžio d.

Recenzentasparašas.....

profesorius Sigitas Vaitkevičius

2017 m. gruodžio d.

KAUNAS, 2017



KAUNO TECHNOLOGIJOS UNIVERSITETAS

Ekonomikos ir verslo fakultetas

Dovilė Butkutė

Įmonių valdymas, 621N22001

Baigiamojo magistro darbo „Organizacijos saugumo klimato ir profesionalių vairuotojų elgesio sąsajos“

AKADEMINIO SAŽININGUMO DEKLARACIJA

2017 m. gruodžio d.

Kaunas

Patvirtinu, kad mano **Dovilės Butkutės** baigiamasis magistro darbas tema „Organizacijos saugumo klimato ir profesionalių vairuotojų elgesio sąsajos“ yra parašytas visiškai savarankiškai, o visi pateikti duomenys ar tyrimų rezultatai yra teisingi ir gauti sąžiningai. Šiame darbe nei viena dalis nėra plagijuota nuo jokių spausdintinių ar internetinių šaltinių, visos kitų šaltinių tiesioginės ir netiesioginės citatos nurodytos literatūros nuorodose. Įstatymų nenumatytų piniginių sumų už šį darbą niekam nesu mokėjęs.

Aš suprantu, kad išaiškėjus nesąžiningumo faktui, man bus taikomos nuobaudos, remiantis Kauno technologijos universitete galiojančia tvarka.

(vardą ir pavardę įrašyti ranka)

(parašas)

Dovilė, Butkutė. A Link Between Organisational Safety Climate and Professional Drivers' Behaviour. Master's Final Thesis in Enterprise Management/ Supervisor prof. Eglė Staniškienė. The School of Economics and Business, Kaunas University of Technology.

Social Science: 03 S Management and Administration

Key words: Organisational Safety Climate, Professional Drivers' Behaviour

Kaunas, 2017. 64 p.

SUMMARY

Relevance of the subject: Every year all over the world more than half a million people are killed, from 15 to 20 million are injured and most of them remain disabled in road accidents. When seeing these numbers we can say that the measures taken to strengthen the road safety are very important and necessary. Everybody can observe the growing traffic intensity and traffic jams, though the network of the roads is not being expanded as the number of the cars is growing every year. Consequently, as the number of the cars is rising, the number of road accidents is increasing as well. Most road accidents occur when people are travelling with business activity related motors, i.e. the people whose main job activity is related to driving. Driving the car is a dangerous and risky activity. People working as professional drivers cover long distances, therefore, the risk of accidents is much higher than those whose jobs are not related to driving. Risk factors could depend not only on the actions of the driver but also on the level of the safety policy of the company. Safety policy of the company is a significant factor resulting in the safe behaviour at work, and, therefore, it is very much related to the number of road accidents. It is in the interests of the head of the company to have the employees safe and protected and make them comply with safety requirements. The management considers it to be the key task as this may exert influence on company's expenses.

Object of the thesis: Link between company's safety climate and behaviour of professional drivers.

Goal of the thesis: Disclosure of the link between company's safety climate and behaviour of profession drivers.

Objectives of the thesis: 1. Disclose the problematic aspects of the link between company's safety climate and behaviour of professional drivers. 2. Substantiate theoretical concepts of the link between company's safety climate and behaviour of professional drivers. 3. Substantiate the methods and instruments of the research of the link between company's safety climate and behaviour of professional drivers. 4. On the basis of the research methods substantiated to evaluate the link between company's safety climate and behaviour of professional drivers.

Key results of the theses. The target of the present thesis was to establish the link between company's safety climate and behaviour of professional drivers. On the basis of the results of the research it was observed that the link between the said aspects is rather considerable. Having analysed

theoretical concepts we can see that company's structural factors and employees' behaviour have impact of safety climate assurance. Not only the company has to provide the safety for all workers but the efforts made by the workers themselves have considerable impact on company's safety. As a result, these two aspects have strong links with each other and become clearly evident in the transport sector.

With the help of quantitative research the goal was to answer the question if the behaviour of professional drivers at UAB RBII was directly related with the safety climate in the company. Following the results of each questionnaire it was established that the answers given by all respondents were slightly different, however it was established that the opinion of the respondents greatly differed in 5 statements from 65 statements presented. The hypothesis of the problem raised in the company did not prove correct. The research is reliable and valid but hypothesis of the problem raised in advance.

did not prove correct. This happened due to a small number of interviewers. However, the link between company's safety climate and behaviour of professional drivers have been clearly observed in the company. Furthermore, subject to socio demographic characteristics it was observed that some factors had impact on the behaviour of the drivers and company's as well as workers' safety climate, such as: family status, having underage children, age and work experience at the company, with the exception the work experience at the company had no impact on the behaviour of drivers as no significant difference was fixed statistically.

During the qualitative research respondents expressed their opinion regarding risks on the road and the ways to avoid them as well as the possibilities of safety improvement at the company. It appeared that most frequent risk on the road was related to illegal migrants. In order to avoid this risk the respondents presented various methods: guarded, paid and lighted up parking lots, specific marking, etc. Also it was ascertained that the company has possibilities for safety measures to improve.

In general, we may say that the drivers' behaviour has no impact on safety in this company. It means that the level of safety in this company is high and the workers are happy with safety assured.

Content. The work consists of an introduction, 4 parts, conclusion and recommendations, 81 pages, 8 pictures and 19 tabular form.

TURINYS

Paveikslų sąrašas	6
Lentelių sąrašas	7
ĮVADAS	8
1. ORGANIZACIJOS SAUGUMO KLIMATO IR PROFESIONALIŲ VAIRUOTOJŲ ELGESIO SĄSAJŲ PROBLEMINIAI ASPEKTAI	10
2. ORGANIZACIJOS SAUGUMO KLIMATAS IR PROFESIONALIŲ VAIRUOTOJŲ ELGESIO TEORINIAI SPRENDIMAI	17
2.1. Organizacijos saugumo klimato teorinis konstruktas	17
2.2. Profesionalių vairuotojų elgesio teorinis konstruktas	19
2.3. Organizacijos saugumo klimato ir profesionalių vairuotojų elgesio sąsajų teorinis modelis	24
3. ORGANIZACIJOS SAUGUMO KLIMATAS IR PROFESIONALIŲ VAIRUOTOJŲ ELGESIO SĄSAJŲ TYRIMO METODOLOGIJA	27
3.1. Organizacijos veiklos charakteristika	27
3.2. Tyrimo instrumentarijus	29
3.3. Naudojamų vairuotojų elgesio, organizacijos bei darbuotojų saugumo klimato testų metodologinės kokybės charakteristikos	32
4. ORGANIZACIJOS SAUGUMO KLIMATO IR PROFESIONALIŲ VAIRUOTOJŲ ELGESIO SĄSAJŲ TYRIMO REZULTATAI IR DISKUSIJA	36
4.1. Tyrimo imtis ir demografinės charakteristikos	36
4.2. Anketinės apklausos rezultatų pristatymas	37
4.3. Interviu apklausos rezultatų pristatymas	52
4.4. Kiekybinio ir kokybinio tyrimų apibendrinimai ir diskusija	55
IŠVADOS IR REKOMENDACIJOS	58
LITERATŪROS SĄRAŠAS	61
PRIEDAI	65

PAVEIKSLŲ SĄRAŠAS

1 pav. Organizacijos saugumo klimatas ir profesionalių vairuotojų elgesio teorinis modelis	25
2 pav. UAB „RBI“ organizacinė valdymo struktūra	28
3 pav. Vairuotojų elgesio nepageidaujamų požymių vertinimas, proc.	38
4 pav. Vairuotojų elgesio vertinimo dimensijų vidutiniai balai.	39
5 pav. Organizacijos saugumo klimato požymių vertinimas, proc.	40
6 pav. Organizacijos saugumo klimato dimensijų vidutiniai balai	41
7 pav. Darbuotojų saugumo klimato požymių vertinimas, proc.	43
8 pav. Darbuotojų saugumo klimato dimensijų vidutiniai balai	44

LENTELIŲ SĄRAŠAS

1 lentelė. Atliktų analizių ir įžvalgų apibendrinimas	15
2 lentelė. UAB „RBII“ darbuotojų kaita nuo 2012 m. iki 2016 m.....	28
3 lentelė. Vairuotojų elgesio dimensijų antrinės faktorizacijos rezultatai (N = 82).....	34
4 lentelė. Respondentų pasiskirstymas pagal amžiaus grupes	36
5 lentelė. Respondentų pasiskirstymas pagal darbo stažo įmonėje grupes	36
6 lentelė. Respondentų pasiskirstymas pagal šeimyninę padėtį.....	37
7 lentelė. Koreliaciniai ryšiai tarp Vairuotojų elgesio ir Saugumo klimato dimensijų (N = 82)	44
8 lentelė. Koreliaciniai ryšiai tarp Vairuotojo elgesio jungtinės ir Saugumo klimato dimensijų (N = 82)	45
9 lentelė. Koreliaciniai ryšiai tarp Organizacijos saugumo klimato ir Darbuotojų saugumo klimato dimensijų (N = 82)	46
10 lentelė. Saugumo klimatas ir šeimyninis statusas. Tikrinta Mano Vitnio U testu	47
11 lentelė. Vairuotojų elgesys ir šeimyninis statusas. Tikrinta Mano Vitnio U testu	48
12 lentelė. Saugumo klimatas ir nepilnamečiai vaikai. Tikrinta Mano Vitnio U testu.....	49
13 lentelė. Vairuotojų elgesys ir nepilnamečiai vaikai. Tikrinta Mano Vitnio U testu.....	49
14 lentelė. Saugumo klimatas ir amžius. Tikrinta Kruskalo Voliso H kriterijumi.....	50
15 lentelė. Vairuotojų elgesys ir amžius. Tikrinta Kruskalo Voliso H kriterijumi	51
16 lentelė. Saugumo klimatas ir darbo stažas. Tikrinta Kruskalo Voliso H kriterijumi	51
17 lentelė. Vairuotojų elgesys ir darbo stažas. Tikrinta Kruskalo Voliso H kriterijumi.....	52
18 lentelė. Respondentų požiūris į rizikas keliuose bei jų išvengimo būdai.....	53
19 lentelė. Požiūris susijęs su organizacija.	55

IVADAS

Kiekvienais metais visame pasaulyje eismo įvykiuose žūsta daugiau nei pusę milijono žmonių, 15 - 20 milijonų sužeidžiama, o iš jų daugelis lieka neįgalūs. Matant visus šiuos skaičius galima sakyti, jog veikla, kuri skirta saugai keliuosi didinti, yra labai svarbi ir reikalinga.

Visuose keliuose pastebime eismo intensyvumą ir daugėjančias spūstis, nors kelių tinklai ir nesiplečia, tačiau automobilių skaičius kiekvienais metais vis didėja. Didėjant automobilių skaičiui, daugėja ir įvykių keliuose. Dažniausiai avarijos įvyksta keliaujant - su darbu susijusiais automobiliais, t.y. tiems vairuotojams, kuriems vairavimas yra pagrindinė jų darbo veikla. Vairavimas yra pavojinga ir rizikinga veikla. Dirbant pagal šią profesiją yra nuvažiuojami dideli atstumai, todėl avarių rizika yra žymiai didesnė nei tada, kai vairavimas yra išvis nesusijęs su darbu. Vairuotojai yra patys atsakingi už savo ir kitų saugumą, tai priklauso nuo jų dėmesingumo ir elgesio. Nuo vairuotojų dėmesingumo ir elgesio kelyje priklauso jų pačių ir kitų eismo dalyvių saugumas (Newman, Griffin ir Mason 2005). Vairuotojais dirbantys asmenys turėtų ypač bendradarbiauti su savo darbdaviais visais sveikatos ir saugos klausimais. Nors šie klausimai yra valdžios institucijų ir visos visuomenės pareiga, tačiau vadovaujančio vaidmens turėtų imtis ir visos transporto sektoriaus įmonės, taipogi ir jų darbuotojai. Organizacijos saugos klimatas yra gana svarbus veiksnys galintis daryti įtaką saugiam elgesiui darbe, jis yra susijęs ir su nelaimingų atsitikimų skaičiumi (Wills, Watson ir Biggs, 2005; Rowland, Freeman, Davey ir Wischart 2007).

Mokslininkai sutinka, jog rizikingas vairavimas yra taip pat gana svarbus kelių eismo įvykių veiksnys. Kiekvienos organizacijos vadovas yra suinteresuotas suprasti ir kontroliuoti visus veiksnius, kurie įvyksta darbuotojui įsitraukiant į rizikingą veiklą. Visame pasaulyje avarių skaičius nemažėja, nors įvairios institucijos ir bando sumažinti nelaimių skaičių.

Darbo problema: kiekvienos organizacijos vadovas yra suinteresuotas, jog jų darbuotojas būtų visiškai apsaugotas ir laikytųsi visų saugumo reikalavimų. Vadovams tai yra labai svarbus uždavinys, nes nuo to priklauso ir jų patiriamos išlaidos. Transporto sektoriuje šis uždavinys yra ypač svarbus, nes keliuose vairuotojai susiduria su daug visokiausių rizikų. Tačiau, yra mažai žinoma kaip vairuotojo elgesys yra susijęs su organizacijos saugumo klimatu. Taip pat, nėra atskleista kokiomis priemonėmis darbdavys užtikrina darbuotojo saugumą kelyje bei ką pats darbuotojas gali padaryti dėl savo saugumo.

Darbo objektas: organizacijos saugumo klimato ir profesionalių vairuotojų elgesio sąsajos.

Darbo tikslas: atskleisti organizacijos saugumo klimato ir profesionalių vairuotojų elgesio sąsajas.

Šiam tikslui pasiekti suformuluoti tokie **uždaviniai:**

1. atskleisti organizacijos saugumo klimato ir profesionalių vairuotojų elgesio sąsajų probleminius aspektus;
2. pagrįsti organizacijos saugumo klimato ir profesionalių vairuotojų elgesio sąsajų teorinius sprendimus;
3. pagrįsti organizacijos saugumo klimato ir profesionalių vairuotojų elgesio sąsajų tyrimo metodologiją ir instrumentus;
4. remiantis pagrįsta tyrimo metodologija, įvertinti organizacijos saugumo klimato ir profesionalių vairuotojų elgesio sąsajas.

Darbui parengti naudojami tokie **tyrimo metodai**:

1. mokslinės literatūros analizė: metodas naudojamas atliekant literatūros apžvalgą, parenkant tyrimo metodus;
2. anketinė apklausa raštu ir interviu: metodai bus naudojami atliekant profesionalių vairuotojų apklausą;
3. statistinių duomenų analizė: bus naudojama susisteminti apklausos rezultatus, pateikti grafikus, pateikti apklausos rezultatų išvadas.

1. ORGANIZACIJOS SAUGUMO KLIMATO IR PROFESIONALIŲ VAIRUOTOJŲ ELGESIO SĄSAJŲ PROBLEMINIAI ASPEKTAI

Visoms pasaulio šalims ir jų gyventojams didelę reikšmę gyvenime turi tarptautinė prekyba. Prekyba yra viena iš svarbiausių pasaulinio augimo varomųjų jėgų, kuri ne tik kelia šalies ekonomika, bet ir skatina konkurencingumą tarp šalies importuotojos ir šalies vidaus įmonių, bei suteikia gyventojams vis didesnę prekių asortimentą.

Statistiniai transporto rinkos duomenys parodė, jog krovinių vežimas kelių transportu nuo 2013 m. iki 2016 m. vis augo, o per 2016 metus padidėjo net 8,5 %, tuo pačiu 14,2% išaugo ir kelių transporto sektoriaus generuojamos pajamos ir 7,7 % darbuotojų skaičius, kurie dirba kelių transporto sektoriuje (Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, 2016). Visi Lietuvos vežėjai tais metais intensyviai investavo į transporto priemonių parko atnaujinimą, kas išplėtė teikiamų paslaugų spektrą Vakarų Europoje ir ėmė orientotis į ekologiškiausią, naujausią transporto priemonę. Sumažėjusios degalų sąnaudos taip pat įtakojo teigiamus rezultatus transporto sektoriuje. Pagal 2016 m. Pasaulio banko duomenis, matoma, kad Lietuvos logistikos indeksas pakilo iš 46 į 29 vietą, tai tikrai reikšmingas pasiekimas logistikos sektoriuje. Tačiau visus spartesnius transporto sektoriaus augimus ribojo itin reikšmingi išorės veiksniai, tai Brexit, Vokietijos ir Prancūzijos protekcionistinė politika savo vežėjų atžvilgiu, taip pat stipriai išaugę darbo kaštai, brangstantys degalai ir kvalifikuotų darbuotojų stoka.

Vienas iš išorės veiksnių, kuris ribojo spartesnius transporto sektoriaus augimus, tai Brexit referendumas įvykęs Didžiojoje Britanijoje. Šiuo referendumu britai nusprendė išstoti iš Europos Sąjungos ir tapti labiau savarankiška valstybe. Tuo metu svaro kursas nukrito, o tai sumažino importą Jungtinėse Karalystėse, nes britams buvo per brangu atsivežti prekes iš Europos Sąjungos, tačiau šis pasikeitimas šalies eksportą padidino, todėl padaugėjo krovinių iš Didžiosios Britanijos. Galima sakyti, tai nėra labai reikšmingas veiksnys, tačiau, kai sumažėjo importas atsirado sunkumų patekti į šią šalį ir tai kenkia transporto sektoriui (Markauskas, 2016).

Taip pat dar vienas svarbus išorės veiksnys, kuris sustabdė transporto sektoriaus augimą, tai Vokietijos ir Prancūzijos protekcionistinė politika. Šiuose dvejose valstybėse buvo įvestas minimalus darbo užmokestis komandiruojamiems darbuotojams. Šis įvedimas padidino visų vežėjų veiklos kaštus ir atsirado daug nereikalingo popierizmo. Taip pat Prancūzija priėmė įstatymą, jog kiekvienas į Prancūzijos teritoriją komandiruotas vairuotojas privalės turėti vilkiko kabinoje pažymą, patvirtinančią registraciją socialinio draudimo sistemoje (Forma A1). Ši forma patvirtina, jog darbdavys už komandiruojamus darbuotojus jų komandiruotės laikotarpiu ir toliau moka socialinio draudimo įmokas Lietuvoje, o ne užsienio valstybėje. Prancūzija išskėlė ir dar kelis reikalavimus vežėjų įmonėms, tai atstovo turėjimas Prancūzijoje, dokumentų pildymas Prancūzų kalba (Lietuvos nacionalinė vežėjų

automobiliais asociacija, 2017). Visi šie reikalavimai vežėjų įmonėms dar labiau padidino išlaidas ir tuo pačiu padaugėjo nereikalingo popierizmo. Tačiau visi šie reikalavimai nesustabdė transporto sektoriaus augimo, o tik ribojo, kas ir neleido spartesnio augimo šiame sektoriuje.

Dar vienas svarbus išorės veiksnys, tai degalų kainų augimas, kuris iš vienos pusės ribojo transporto sektoriaus augimą, bet didino transporto priemonių augimą. Organizacijos ėmė atnaujinti transporto priemonių parką, kurios būtų ekologiškesnės ir ekonomiškesnės, taip sumažindamos transporto sektoriaus degalų sąnaudas.

Spartūs automobilių augimo tempai sukelia vis daugiau problemų keliuose. Saugaus eismo užtikrinimas keliuose yra viena iš pagrindinių ir svarbiausių kelių transporto problemų. Kiekviena organizacija, kuri užsiima krovinių pervežimu sausumos keliais, yra susitelkusi į profesionalius vairuotojus. Tačiau, nei vienas toks vairuotojas nėra apsaugotas nuo įvykių kelyje. Nelaimingi atsitikimai darbe, kiekvienai organizacijai yra tiek socialine, tiek ekonomine ir psichologine prasme nuostolingi.

Transporto pramonėje dirba beveik 20 milijonų Europos gyventojų (May, 2005). Įmonėms, kurios užsiima šitokia veikla yra labai sunku vadovauti. Vairuotojus kontroliuoti yra praktiškai neįmanoma, nes jų darbo vieta yra mobili. Vadovams yra sunku apsaugoti juos nuo įvykių keliuose, todėl svarbiausia būnant vairuotoju suprasti, kad viskas priklauso nuo tavo elgesio kelyje.

Saugos klimato ir rizikingo vairavimo sąsajos, darbuotojų suvokiamas organizacijos klimatas buvo pradėtas nagrinėti, nes vis labiau buvo pastebima jo ryšys su saugiu darbuotojų elgesiu. Atliekami saugos klimato tyrimai, atskleidė darbinės aplinkos aspektus, kurie būtent ir lemia saugumą darbo vietoje, šiuo atveju transporto priemonėje (Griffin ir Neal, 2000). Laikui einant, buvo atlikta nemažai tyrimų, kuriuose buvo bandoma išsiaiškinti ar organizacijos saugumo klimatas yra susijęs su pavojingu vairuotojo elgesiu. Keletą analizės tyrimų parodė, kad organizacijoms yra būtina pažvelgti į saugumo klimatą susijusį su vairuotojų elgesiu, nes kelių eismo įvykiai, esantys darbe yra didžiausia profesinių mirčių priežastis Jungtinėje Karalystėje (Clarke, Ward, Bartle & Truman, 2005). Taip pat ir Australijoje buvo nustatyta, kad darbuotojai su darbine transporto priemone padaro žymiai daugiau autoįvykių, nei su savo asmenine transporto priemone (Newnam, Watson & Murray, 2002).

Taigi, galima daryti išvadą, kad dauguma autoįvykių įvyksta su darbu susijusiais automobiliais, todėl organizacijos privalo susirūpinti šia problema, kad ją sumažintų. Vienas iš sprendimų būdų šiais laikais, yra automobiliuose ar net telefonuose įtaisytos transporto kontrolės ir valdymo sistemos. Jos padeda vadovams realiu laiku stebėti transporto judėjimą, nutikus nelaimei ar vagystei galima greitai nustatyti transporto buvimo vietą, darbo režimo ar judėjimo trajektorijos, pažeidimų fiksavimas (degalų pasisavinimas, greičio viršijimas, nukrypimai nuo numatyto maršruto), įrenginių parametrų ataskaitos (darbo laikas, temperatūra ir net durų atidarymas). Šis sprendimo būdas yra plačiai naudojamas, tačiau tai tėra organizacijos, o ne darbuotojo indėlis į saugumą.

Newnam'as, Watson'as ir Murray'us (2002) ištyrę vairuotojų vairavimo elgesį padarė išvadas, jog organizacijų saugos politika ir praktika gali turėti tiesioginio poveikio važiavimo rezultatams, nes vairuotojai, kurie pranešė apie geresnes ir saugesnes procedūras bei metodus (vienas iš saugos klimato veiksmų) jų darbovietėse, saugiau vairavo priemones, mažiau rizikavo. Vairuotojai dažniau patenkantys į autoįvykius, darbe patyrė didesnę spaudimą, būdavo nesutarimų ir turėdavo mažiau laiko atlikti savo užduotis (Stradling, Meadows ir Beatty, 2000).

Beus'as, Payne'ė, Bergman'as & Arthur'as (2010) pirmiausia ištyrė ryšį tarp saugumo klimato ir nutikimų, įvertinant tiek organizacinį saugumo klimatą, tiek psichologinį. Ištyrus faktorius, kurie daro įtaką šiam ryšiui, pastebėjo, jog nutikimų skaičius buvo labiau susijęs su organizaciniu saugumo klimatu, nei psichologiniu saugumo klimatu. Tai reiškia, kad mažėjant nutikimų skaičiui, stiprėja pasitikėjimas organizaciniu saugumo klimato užtikrinimu bei atvirksčiai - jei didėja nutikimų skaičius, organizacinis saugumo klimatas praranda savo patikimą poziciją. Taip pat autoriai ištyrė, jog organizacinis saugumo klimatas darbuotojams daro didesnę įtaką, nei jų pačių sukuriamas psichologinis saugumo klimatas. Taigi galima, sakyti, jog įmonė turi didelį dėmesį skirti darbuotojų saugumo užtikrinimui ir įmonės vaidmuo šioje problemoje yra itin svarbus bei aktualus.

Glendon'o ir Stanton'o (2000) atliktas tyrimas parodė, jog yra gan didelės sąsajos tarp saugos klimato ir nelaimingų atsitikimų bei susižeidimų darbo metu. Tyrimai įrodė, jog kuo labiau darbuotojas suvokia savo darbo vietą kaip saugią ir mano, kad įmonė deda tinkamą indėlį į saugą, tuo jie labiau vertina ne tik patį darbdavį, tačiau ir mažiau rizikuoja, rečiau pažeidžia eismo taisykles. Newnam'as, Watson'as ir Murray'us (2004) atliko tyrimą kuris dar kartą parodė, kad organizacijose, kuriose deklaruojamas saugumas, rizikos vengimas, vairuotojai yra linkę mažiau viršyti greitį, pažeidinėti eismo taisykles, todėl žymiai rečiau pakliūvą į eismo įvykius, ir tai yra geriausia strategija organizacijoms, padedanti mažinti pavojingus atsitikimus bei rizikingus atvejus darbe.

Dorn'as ir Barker'as (2005) atliko tyrimą, kuriame nagrinėjo, ar profesionaliai apmokyti ir patyrę vairuotojai pasižymi saugesniu vairavimu nei vairuotojai be profesionalių vairuotojų mokymų. Rezultatai parodė, jog būtent vairuotojai, kurie yra profesionalai, buvo linkę mažiau pažeidinėti eismo taisykles, vykdant jiems paskirtas užduotis, taip pat profesionalūs vairuotojai vairuodami miesto keliuose, didesnę dėmesį kreipė į eismo juostų padėtis, šviesoforus ir kitus eismo ženklus nei neprofesionalūs vairuotojai.

Wills'o, Watson'o ir Bigss'o (2006) atliktas tyrimas atskleidė organizacijos klimato sąsajas su pavojingu vairuotojų elgesiu. Tyrimo metu, buvo tiriamas vairuotojų darbo metu padarytos avarijos, taisyklių pažeidimai. Paaiškėjo, visi saugos klimato veiksniai buvo susiję neigiamais ryšiais, spaudimu, esančiu darbinėje aplinkoje.

Panašius rezultatus gavo ir Rowland'as, Freeman'as, Davey'us ir Wischart'as (2007), atlikę tyrimą, kurio rezultatai parodė, kad organizacijos saugos taisyklės, komunikacija ir vadovybės

įsipareigojimas yra susiję su darbuotojo vairavimo aspektais, tai yra eismo pažeidimais, vairuotojų klaidomis, važiavimu išsiblaškius.

Arlauskienė ir Endriulaitienė (2010) atliko tyrimą Lietuvoje, kuriame dalyvavo 160 profesionalių vairuotojų iš Lietuvos miestuose veikiančių transporto organizacijų. Tyrimo metu gauti rezultatai, parodė, jog įsipareigojimas organizacijai gali būti vienas iš nelaimingų atsitikimų prevencijos veiksnių. Galima daryti išvadą, kad organizacija savo motyvavimu, atlygiu už gerą darbą, už laiku pristatytą krovinį pati skatina vairuotojų polinkį rizikuoti.

Strahan'as, Watson'as ir Lennonb'as (2008) ištyrė, ar yra ryšys tarp saugumo klimato, darbo sukeliama streso bei nuovargio. 219 vairuotojų iš dviejų valstybinių įmonių atsakė į jų anketą ir rezultatai parodė, jog saugumo klimatas ir profesinis stresas lemia nuovargį, dėl ko didėja tikimybė sukelti avarinę situaciją. Tačiau saugumo klimatas parodė stipresnę įtaką su nuovargiu susijusiai elgsenai bei avarinėmis situacijomis nei profesinis stresas. Apibendrinant gautus rezultatus, galima daryti išvadą, jog įmonės gali prisidėti prie situacijos gerinimo. Įmonės turėtų daugiau dėmesio skirti saugumo klimatui gerinti ir profesiniam stresui mažinti, kad pasiektų saugesnę darbuotojų elgseną darbo metu.

Nahrgang'a, Morgeson'as & Hofmann'as (2011) atliko tyrimą kuris dar kartą parodė, jog saugumo klimatui ypatingą įtaką daro darbuotojų išsekimas. Darbuotojų išsekimą skatina net darbo reikalavimai bei nurodymai. Autoriai ištyrė, jog darbuotojų įsitraukimas į darbą yra neigiamai veikiamas keliamų reikalavimų bei nurodymų, o išsekimas daro įtaką saugumo klimatui. Tačiau, motyvuojant darbuotojus, išsekimas yra iširtas kaip rečiau atsirandantis faktorius, o saugumo klimatas yra užtikrinamas lengviau. Taip pat šio tyrimo autoriai įrodo, jog saugumo klimatą užtikrina motyvaciniai, susirūpinimą parodantys organizacijos darbuotojų poelgiai. Darbuotojų motyvacija gali sumažinti nutikimų skaičių, pagerinti darbuotojų susikaupimą, bendradarbiavimą su įmone. Norint išlaikyti pastovius darbuotojus bei užtikrinti jų saugumą, kas itin lemia įmonės vertę bei reprezentacinį lygį, privaloma rūpintis vairuotojais, jų darbinės kelionės metu.

Christian'as, Bradley'us, Wallace'us ir Burke'us (2009) atlikę kiekybinę analizę, ištyrė, jog saugumo supratimas bei asmens motyvacija yra labiausiai susiję su saugumą lemiančiu elgesiu. Taip pat, svarbūs faktoriai buvo psichologinis saugumo klimatas bei komandos saugumo klimatas. Kalbant apie nelaimingus atsitikimus ir sužalojimus, būtent komandos saugumo klimatas buvo rastas kaip labiausiai susijęs veiksnys. Taigi apibendrinant rezultatus, galima akcentuoti tris pagrindines šio tyrimo išvadas:

- labai svarbi įmonės įtaka ir rodomas dėmesys saugumo aspektams;
- darbuotojus veikia jų kolegų elgsenys, suvokimas ir saugumo vertinimas;
- darbuotojai nori jausti susirūpinimą ir užtikrinimą iš kolegų bei administracijos dėl jų saugumo.

Wills'o, Watson'o ir Biggs'o (2009) atliktas tyrimas atskleidė, kad pirmiausia turėtų būti ryšys tarp saugumo klimato ir darbuotojų (vairuotojų) elgsenos. Taip pat buvo tirta, kad darbuotojų saugumui kelyje įtakos gali turėti trys faktoriai, susiję su pačiu darbuotoju:

- 1) dabartinė / tuometinė vairuotojo elgsena darbo metu;
- 2) vairuotojo vykstančio darbo reikalais, ketinimai ateičiai;
- 3) praeities sąsajos su auto įvykiais, įvykusiais darbo metu.

Atlikus tyrimą, rezultatai rodė, jog visgi yra tiesioginis ryšys tarp saugumo klimato ir darbuotojo elgsenos darbo metu. Tyrimas parodė, jog didžiausias ryšys rastas tarp saugumo klimato ir darbuotojo elgsenos tuo metu. Žvelgiant į tyrimų rezultatus, galime lengvai suprasti, jog kiekvienas darbuotojo realiu laiku priimamas sprendimas, atliekamas veiksmas, nulemia kokios pasekmės ar rezultatai laukia jo ir organizacijos, jeigu vairuotojas tinkamu laiku įvertins savo galimybes, sugebės tinkamai pasirinkti atstumą, greitį ir atsižvelgs į visas tuo metu esančias sąlygas, jis ne tik galės drąsiai jaustis kelyje, bet ir laiku padaryti jam paskirtas užduotis, kurios atneš pelną ir organizacijai.

Taip pat svarbus ryšys buvo rastas tarp saugumo klimato ir vairuotojo ketinimų dirbti ateityje. Apžvelgus tyrimo metu gautus rezultatus, nesunku padaryti išvadas, kad didelę reikšmę saugumo klimatui suteikia ir darbuotojų mintys ir tikslai, savo ateitį siejant su tuo metu dirbamu darbu, nes suvokiama, jog kelios darbo metu padarytos klaidos, lengvai gali sugriauti ir ateities planus.

Deja, trečiasis faktorius, minintis praeities įvykius, nebuvo kaip reikšmingas saugumo klimato atžvilgiu. Darbuotojai, kurių darbas yra transporto priemonės vairavimas, keliuose pastebi daug autoįvykių ir netgi patys į juos dažnai patenka. Todėl šis faktorius, negali būti reikšmingas tokiems darbuotojams, nes žvelgiant iš psichologinės darbuotojo pusės, kuo didesnis dėmesys į nelaimingiams atsitikimams, autoįvykiams, tuo labiau didėja baimė pačiam pakliūti į vieną iš jų, pradedama daugiau ir kartais net perdėtai kreipti dėmesį į menkiausias vairavimą sunkinančias aplinkybes (oro sąlygos, nakties metas, migruojantys gyvūnai, kiti vairuotojai), kas dažniausiai labai sutrikdo vairuotojus, ir todėl tenkama tokio darbo visiškai atsisakyti.

Tuo tarpu Newnam'as ir Watson'as (2009) atliko tyrimą, kur labiau buvo atsižvelgiama į tai, kiek kilometrų vairuotojas nuvažiuoja ir kokią įtaką, tai daro vairuotojo darbui. Atliktas tyrimas įrodė, jog kuo didesnę įtampą ir nuovargį patiria, kuo labiau spaudžia terminai, vadovai, tuo prastesni vairuotojo rezultatai, neretai tai tampa priežastimi, dėl ko vairuotojai tampa neatsargūs kelyje, labiau susikoncentruoja, kaip greičiau pasiekti tikslą ir įgyvendinti vadovų numatytą tikslą, nei, kad saugiai pristatyti tiekiamas prekes ar pasiekti galutinę stotelę. Atliktas tyrimas parodė, jog tai neretai tampa avarijų priežastimi, kuriose nukenčia ne tik organizacija, bet ir vairuotojai bei aplinkiniai.

Apžvelgus visų atrastų autorių literatūrinės analizės ir išvalgas, svarbiausioms mintims bus naudojama apibendrinanti lentelė (žr. 1 lentelę).

1 lentelė. Atliktų analizių ir įžvalgų apibendrinimas

Autorius	
Newnam, Watson ir Murray (2002)	Organizacijos saugos politika ir praktika turi tiesioginį poveikį vairavimo rezultatams.
Beus, Payne, Bergman & Arthur (2010)	Organizacijos saugumo klimatas turi įtakos nutikimams ir taip pat daro didesnę įtaką darbuotojams, nei jų pačių sukuriamas psichologinis saugumo klimatas.
Glendon ir Stanton (2000)	Saugumo klimatas turi sąsajų su nelaimingais atsitikimais darbe.
Newnam, Watson ir Murray (2004)	Organizacijose, kuriose yra kalbama apie saugumą ir rizikos vengimą, žymiai mažiau susiduria su auto įvykiais keliuose.
Dorn ir Barker (2005)	Profesionalūs vairuotojai yra žymiai mažiau linkę rizikuoti keliuose.
Wills, Watson ir Biggs (2006)	Saugumo klimato veiksniai yra susiję su pavojingu vairuotojų elgesiu.
Rowland, Freeman, Davey ir Wischart (2007)	Organizacijos saugumo taisyklės, komunikacija ir vadovybės įsipareigojimai yra susiję su darbuotojo vairavimu.
Arlauskienė ir Endriulaitienė (2010)	Organizacija motyvuodama darbuotojus pinigine išraiška skatina polinkį rizikuoti.
Strahan, Watson ir Lennonb (2008)	Saugumo klimatas parodė stipresnę įtaką su nuovargiu susijusiai elgsenai bei avarinėms situacijoms nei profesinis stresas.
Nahrgang, Morgeson & Hofmann (2011)	Saugumo klimatui didelę įtaką daro darbuotojų išsekimas.
Christian, Bradley, Wallace ir Burke (2009)	Saugumą lemiantis elgesys yra labiausiai susijęs su asmens motyvacija bei saugumo supratimu. Psichologinis saugumo klimatas ir komandos saugumo klimatas yra taip pat svarbūs faktoriai saugiam elgesiui.
Wills, Watson ir Biggs (2009)	Darbuotojo elgsena yra susijusi su saugumo klimatu. Saugumui kelyje turi įtakos trys faktoriai, tai darbuotojo elgesys darbo metu, vairuotojo ketinimai ateičiai bei auto įvykiai įvykę darbo metu.
Newnam ir Watson (2009)	Vairuotojų rezultatams turi įtakos jaučiamas nuovargis bei įtampa ir vadovų spaudimas.

Didžioji dalis atliktų tyrimų puikiai parodė, jog saugumo klimatas organizacijoje yra ko ne labiausiai susijęs su vairuotojų elgsena. Nuo darbuotojo jaučiamo saugumo iš organizacijos priklauso ne tik asmeniniai jo rezultatai kaip vairuotojo, bet ir organizacijos bendri rezultatai, nes kiekvienas didesnis ar mažesnis autoįvykis kainuoja brangiai ne tik piniginiu požiūriu bet ir psichologiniu. Kartais patiriamos nelaimės darbo metu gali atsilipti organizacijai ar vairuotojui visam likusiam laikui. Tačiau atliktuose tyrimuose yra mažai kalbama apie tai, kaip sumažinti vairuotojų rizikavimą darbo vietoje ir kaip padidinti saugumą įmonėje. Viename iš tyrimų buvo išsiaiškinta kokie vairuotojai yra mažiau linkę rizikuoti, tai Dorn'o ir Barker'o (2005) atliktame tyrime kuriame paaiškėjo, jog profesionalūs vairuotojai yra žymiai mažiau linkę rizikuoti keliuose. Pagal tai galime sakyti, jog tuomet organizacijos turi labiau kalbėti apie saugumą bei rizikos vengimą ir samdyti tik profesionalus vairuotojus. Taip pat dar vienas tyrimas įrodė, jog jei pati organizacija daugiau dėmesio skirtu kalboms apie saugumą ir rizikos vengimą, tuo mažiau jie rizikuotu kelyje (Newnam, Watson ir Murray, 2004). Tačiau iš trylikos analizuotų tyrimų tik penkiuose buvo paminėti kokie faktoriai turi įtakos saugiam vairavimui. Iš tų penkių tik viename tyrime buvo teigiama, jog ne tik darbuotojas, bet ir organizacija gali taip pat turėti įtakos saugesniam

vairavimui. Taigi organizacijos įtaką yra darbdavio motyvavimas pinigine išraiška už gerai atliktą darbą ir už laiku pristatytą krovinį (Arlauskienė ir Endriulaitienė, 2010). Kiekvienas vairuotojas norėdamas gauti šį atlygį ima nesilaikyti saugos reikalavimų kas ir sukelia dažnesnį rizikavimą kelyje. Turbūt vienas iš pagrindinių faktorių, kuriam turi įtakos patys darbuotojai ir kuris buvo paminėtas trejose tyrimuose, tai darbuotojo nuovargis arba išsekimas (Strahan, Watson ir Lennonb, 2008; Nahrgang, Morgeson & Hofmann, 2011; Newnam ir Watson, 2009). Šis faktorius pagal autorius yra gana reikšmingas ir labiausiai susijęs su saugumu kelyje. Tačiau be šio reikšmingo faktoriaus buvo paminėti dar keli, kurie taip pat turi nemažai įtakos saugiam vairavimui, tai paties darbuotojo elgesys darbo metu, vairuotojo ketinimai ateičiai bei auto įvykiai įvykę darbo metu. Taigi buvo išsiaiškinti tik keli faktoriai, kurie turi įtakos saugesniam vairavimui.

Vyksta mokslinė diskusija, daug padaryta tyrimų ir įrodyta, jog organizacijos saugumo klimatas yra susijęs su profesionalių vairuotoju elgesiu, tačiau lieka nemažai spęstinių problemų: ne iki galo atskleista, kaip organizacijos saugumo klimatas yra susijęs su profesionalių vairuotoju elgesiu. Neaptarta kokių priemonių turi imtis darbdavys dėl darbuotojo saugumo. Neiširta ką darbuotojas turi daryti, jog užtikrintų savo saugumą darbo vietoje.

Nagrinėjama mokslinė problema formuoja tris pagrindinius klausimus: 1) kaip organizacijos saugumo klimatas yra susiję su profesionalių vairuotojų elgesiu, 2) ką dėl darbuotojo saugumo gali padaryti darbdavys, 3) kokiais būdais darbuotojas turi užtikrinti savo saugumą darbo vietoje.

2. ORGANIZACIJOS SAUGUMO KLIMATAS IR PROFESIONALIŲ VAIRUOTOJŲ ELGESIO TEORINIAI SPRENDIMAI

2.1. Organizacijos saugumo klimato teorinis konstruktas

Organizacijos saugos kultūros ir klimato sąvokos didesnę dėmesį pradėjo susilaukti 1970 m. ir 1980 m. Jau tuo laikotarpiu buvo pastebėta, jog šios sąvokos organizacijų vadovams yra ypač aktualios. Vienas iš pagrindinių Europos profesinės saugos ir sveikatos tyrimų bendrijos (PEROSH) tikslų yra saugios kultūros kūrimas organizacijoje siekiant išvengti nelaimingų atsitikimų darbe (Partnership for European Research in Occupational Safety and Health, 2016). Organizacijos, turinčios saugos kultūrą, rodo stiprų susirūpinimą savo darbuotojų gerove, kuri pasireiškia visuose organizacijos padaliniuose.

Kiekvienos organizacijos vadovui yra svarbu, kad jų darbuotojai būtų apsaugoti ir laikytųsi visų saugumo reikalavimų. Vadovai turi priimti kasdienes sprendimus dėl saugumo darbe, nes tai konkuruoja su kitais darbo atlikimo aspektais t.y. pristatymas, našumas, laikas. Šie aspektai yra ypač aktualūs tokiose pramonės šakose, kaip transportas, krovinių gabenimas, kai darbuotojas praleidžia didžiąją laiko dalį transporto priemonėje. Vairuotojas kasdien kelyje susiduria su tokiomis problemomis, kaip oro sąlygos, greičio matuokliai bei kamščiai keliuose, kurie neretai sutrukdo vairuotojui pasiekti tikslą laiku (Huang, Zohar, Robertson, Garabet, Lee & Murphy, 2013).

Nielsen'as (2014) teigia, jog nėra plačiai pripažinto saugos kultūros modelio bei nėra bendro sutarimo, kaip apibūdinti organizacijos saugos kultūrą. Todėl saugumo kultūros samprata yra neaiški ir sunkiai suprantama. Hale'us (2000) apibrėžia, jog saugos kultūra gali būti suprantama kaip organizacinės kultūros aspektai arba dalys, turintys įtakos požiūriui ir elgesiui ir kurie daro įtaką organizacijos saugos lygiui (cit. iš Nielsen, 2014). Pasak Guldenmund'o (2000) saugos kultūra, tai tokie organizacijos kultūros aspektai, kurie gali sumažinti arba padidinti riziką darbo vietoje. Pagal šių autorių pateiktas išvalgas, matoma, jog abu autoriai saugos kultūrą apibūdina panašiai. Apibendrintai, galima sakyti, jog saugos kultūra, tai organizacijos kultūros aspektai, kurie daro įtaką organizacijos saugos lygiui.

Pasak Schein'o (2010) organizacijos kultūra galima keisti sąmoningai atsižvelgiant į tinkamas aplinkybes ir iniciatyvas. Organizacijos kultūra yra laikoma stabilizuojanti jėga, kuri tarnauja nerimo mažinimo funkcijai, nes ji suteikia žmonėms pagrindą, kaip elgtis, galvoti bei jaustis naujose situacijose. Kiekvienas darbuotojas savo įmonėje nori jaustis saugiu bei nori būti užtikrintas, jog įmonė rūpinasi jo saugumu, todėl yra labai svarbu, jog organizacija sugebėtų greitai reaguoti į naujai įvykusius įvykius. Kultūros kaitą galima nagrinėti pagal susijusią koncepciją, kuri pateikia bendrą suvokimą apie organizacijos politiką, praktiką bei procedūras, tiek formaliai ir neformaliai. Pagal Skučienę, Kazakevičiūtę, Vareikytę, Žalimienę & Lazutką (2014) saugios kultūros koncepciją saugumą darbo aplinkoje galima tyrinėti skiriant žmogiškuosius, kultūrinius ir struktūrinius joms įtaką darančius veiksnius. Šie veiksniai yra siejami su pačių žmonių elgesio modeliu, požiūriu, jų keitimu ir

struktūriniais veiksniais. Visi paminėti veiksniai yra tiesiogiai bei netiesiogiai susiję su rizika darbo aplinkoje. Organizacijos atsižvelgdamos į šių veiksnių grupes gali siekti užtikrinti saugesnes darbo sąlygas. Norint pakeisti darbuotojų požiūrį yra galimi tokie būdai, tai plečiant darbuotojų ir darbdavių įforminimą, taikant viešosios informacijos priemones, elgesio modelio keitimas gali būti siejamas su mokymais bei darbuotojų skatinimo priemonėmis. Taip pat dar viena veiksnių grupė, tai struktūriniai, kurie yra siejami su organizacijoje esančiomis taisyklėmis, procedūromis, saugaus darbo politika ir kt. (Skučienė, Kazakevičiūtė, Vareikytė, Žalimienė & Lazutka, 2014).

Autoriai plačiai diskutavo skirtumus tarp saugumo kultūros ir saugumo klimato, tiek organizacine teorija bei mokslinė. Tačiau, nors sąvokos turi bendrus panašumus, tačiau laikui bėgant autoriai pripažino, jog kultūra yra labiau abstrakti ir stabili sąvoka, nei klimatas (Guldemund, 2000). Schein'o (2010) supratimu organizacijos klimatas yra gilus kultūrinio lygmens paviršius, kuris atspindi lyderių pastangas įtvirtinti kultūrą. Apžvelgus šių dviejų autorių mintis, galima, sakyti, jog klimatas yra siejamas su kultūra ir tai galima sakyti yra viena iš kultūros dalių.

Saugumo klimatą autoriai apibrėžia panašiais aspektais. Pasak Huang'o, Zohar'o, Robertson'o, Garabet'os, Lee'os & Murphy'os (2013) saugumo klimatas nurodo darbuotojų išreiškimą suvokimą apie jų organizacijos politiką, procedūras ir praktikas, kadangi jie yra susiję su įmonės verte ir svarba saugumo atžvilgiu. Wiegmann'as, von Thaden'as ir Gibbons'as, (2007) teigia, kad saugumo klimatas yra nustatytas kaip laikinas rodiklis, nurodantis saugumo kultūrą ir bendrus panašius individų suvokimo veiksnius apie organizaciją. Saugumo klimatas yra pagrįstas situaciniu požiūriu, t.y. – nurodo suvokiamą saugumą tam tikru metu ir tam tikroje vietoje, taip pat yra palyginti nestabilūs ir gali kisti priklausomai nuo tuometinės aplinkos ir vyraujančių sąlygų.

Lyginant šiuos du apibrėžimus išryškėja vienas ir pagrindinis saugumo klimato aspektas, tai, kad, saugumo klimatas yra darbuotojų suvokimas apie organizacijos saugumą bei jų elgesio suvokimas tam tikru metu ir tam tikroje vietoje.

Pasak Huang'o ir bendraautorių (2013) saugumo klimatas didesnę dėmesį skiria objektyviems darbo konteksto aspektams, kurie daro įtaką darbuotojo požiūriui, vertybėms ir suvokimui apie saugą. Objektyvūs saugos aspektai yra organizacijos mokymo programa, saugumo institucijos, naudojamos technologijos (transporto priemonės, įranga ir priežiūra) ir taip pat dar vienas svarbus aspektas tai kiek organizacijos saugos taisyklės ir politika riboja individualų darbuotojų elgesį. Taigi galima, sakyti, jog darbo aplinkta gali turėti įtakos darbuotojų suvokimui apie saugų klimatą. Šiuo atveju transporto sektoriaus darbuotojai, tai yra sunkvežimių vairuotojai, gali suvokti saugią atmosferą tuomet jei ji yra pagrįsta objektyviais įmonės aspektais.

Užtikrinant darbuotojų saugumą organizacijoje turi būti taikomos tam tikros priemonės. Kiekviena įmonė privalo įsivesti tam tikras saugumo priemones. Įstaigose taikomos priemonės siekiant apsaugoti darbuotojus:

- vykdoma aktyvi organizacijos darbuotojų saugos nuo profesinės rizikos politika;
- darbuotojų instruktavimas;
- darbuotojų specialūs mokymai;
- aprūpinimas gynybos priemonėmis;
- reikalavimas būti dviese vienoje patalpoje;
- įvykiu aptarimas, jų aplinkybių nagrinėjimas;
- atsitikusių įvykių fiksavimas;
- skiepai nuo užkrečiamųjų ligų;
- bendradarbiavimas su policija (Skučienė ir kt., 2014).

Taigi, jeigu darbdavys atsižvelgtų į visas šias apsisaugojimo priemones profesinė rizika darbo vietoje tikrai sumažėtų. Organizacijoms privaloma žinoti, kaip pašalinti riziką, kuri atsiranda darbo vietoje, tačiau dažniausiai darbdaviai renkasi tik vieną profesinės rizikos šalinimo būdą, tai darbuotojų instruktavimas. Šis būdas yra naudojamas tuomet, kai darbuotojas yra įdarbinamas, tačiau laikui bėgant darbdaviai užmiršta darbuotojus informuoti apie profesinę riziką ir jų šalinimo priemones. Galima, sakyti, jog organizacijos vadovas privalo visuomet darbuotojus stebėti ir įspėti apie grėšiančias profesines rizikas bei juos informuoti apie šalinimo priemones.

Saugos klimatas Lietuvos organizacijose yra mažai nagrinėjamas ir atliktų tyrimų yra nedaug, tačiau šis klausimas aktualus užsienio organizacijoms. Norint įvertinti organizacijos saugumo klimatai reikia pasitelkti tam tikrais sukurtais klausimynais, kurių rezultatai parodytų koksai yra saugumo klimato lygis organizacijose.

2.2. Profesionalių vairuotojų elgesio teorinis konstruktas

Pagal Saugaus eismo automobilių keliais įstatymą vairuotojas – tai asmuo, kuris vairuoja transporto priemonę, taip pat vairuotojams prilyginami asmenys, kurie dalyvauja eisme (vadeliotajai, raiteliai, asmenys, varantys keliu gyvulius bei paukščius) bei asmenys, kurie moko vairuoti (Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas, 2000). Taigi, vairuotojas, tai terminas, kuris nusako krovinių bei keleivių pervežimo profesija ir apibūdinantis žmones, kurie vairuoja transporto priemone.

Šiomis dienomis vairuotoju yra nesunku tapti, tereikia turėti licenciją atitinkamai transporto priemonei, tačiau tapti profesionaliu vairuotoju yra sunku. Pasak Stelmokienės ir kitų bendraautorių (2013) profesionalus vairuotojas yra toks asmuo, kuriems transporto priemonės vairavimas yra tiesioginis darbas. Profesionalus vairuotojas, tai toks žmogus, kuris turi greita reakcija, sugeba susikaupti, teisingai vertina situaciją ir greitai priima tam tikrus sprendimus, taip pat vairuoja transporto priemone nepadarydamas jokių kelių eismo pažeidimų, turi techninių žinių bei sugeba orientotis žemėlapyje ir svarbiausia turi gerą klausą ir regėjimą. Pirmiausia norint būti profesionaliu vairuotoju

svarbu turėti visą vairavimo kategorijų paketą bei tam tikrus pažymėjimus. Tačiau tai nėra tik B vairavimo kategorija, pagal kurią galima vairuoti tik tokį automobilį, kurio leidžiamoji masė ne didesnė kaip 3500 kg ir turinčią ne daugiau kaip aštuonias sėdimas vietas be vairuotojo vietos bei kurią gali laikyti asmenys turintys 18 metų (Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas, 2000). Profesionalus vairuotojas ypač dirbantis transporto sektoriuje mažiausiai turi turėti CE vairavimo kategorija (automobiliai, kurių leidžiamoji masė yra didesnė kaip 3500 kg ir kurie gali būti sujungti su priekabomis kurių leidžiamoji masė didesnė kaip 750 kg), kurią gali išsilaikyti asmenys nuo 21 metų.

Tačiau vien tokios kategorijos neužtenka reikia turėti ir tam tikrus skirtus pažymėjimus, kad galėtumėi dirbti šitokią darbą ir būti profesionaliu vairuotoju. Taigi, išsilaikius tam tikrą vairavimo kategoriją būtina turėti EU 95 kodą. EU 95 kodas, tai profesinė kvalifikacija kroviniams vežti, skaičius 95 su atitinkama data yra įrašomas į vairuotojo pažymėjimą ties atitinkama įgytą kategorija (Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, 2011). Asmuo turintis tam tikrą vairavimo kategorijų paketą ir profesinės kvalifikacijos (EU 95 kodas) pažymėjimą jau yra laikomas profesionaliu vairuotoju. Tačiau yra dar vienas pažymėjimas, kuris tikrai gali be abejonų apibrėžti, kad šis asmuo tikrai yra profesionalus vairuotojas, tai ADR pažymėjimas. Pagal Lietuvos Respublikos pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandens transportu įstatymą (2002) ADR – tai pavojingų krovinių tarptautinio vežimo keliais sutartis. Šis pažymėjimas yra išduodamas tik penkiems metams ir galiojimo laikotarpiui pasibaigus vairuotojas privalo ir vėl laikyti egzaminą, kad būtų pratęstas šio pažymėjimo galiojimo laikotarpis.

Apibendrinant, galima, teigti, jog tapti profesionaliu vairuotoju nėra lengva. Asmenys norintys tapti tokiu vairuotoju turi būti tam tikro amžiaus bei skirti nemažai laiko visiems skirtiems mokymams, kurie įrodytų jų profesionalumą šioje profesijoje.

Taip pat vairuotojo darbe svarbu ne tik transporto priemonės vairavimas, tačiau ir jos priežiūra, kuri užtikrintų saugų važiavimą. Krovinių pervežimų įmonėse, vairuotojai ne tik vairuoja transporto priemonę bei rūpinasi jos priežiūra, tačiau taip pat šie asmenys dalyvauja ir krovinių pasikrovime ir išsikrovime, tvarko vežamus krovinius ir rengia muitinei reikalingus dokumentus. Taip pat tokių įmonių vairuotojai privalo mokėti dirbti su specializuota transporto priemonėje įrengta sistema.

Panou‘sas, Bekiaris‘as ir Papakostopoulos‘as (2005) pateikia 8 užduočių tipus, kuriuos atlieka vairuotojas:

- strateginės užduotys – veiklos pasirinkimas, laiko planavimas, maršruto pasirinkimas;
- navigacinės užduotys – rasti ir vykdyti pasirinktą ar alternatyvų maršrutą, identifikuoti ir naudotis orientyrais ir kitais ženklais;
- kelio užduotys – pasirinkti ir išlaikyti teisingą poziciją keliuose;
- eismo užduotys - vairuoti išvengiant susidūrimų;
- taisyklių užduotys – paklusti taisyklėms, instrukcijoms ir kitiems signalams;

- užduočių apdorojimas – automobilyje esančias priemones naudoti tinkamai ir vairuoti teisingai;
- greičio užduotis – laikytis greičio apribojimų;
- antrinės užduotys – naudojant papildomą transporto priemonės įrangą, tokią kaip klimato kontrolę, autopilotą, radiją ir mobilųjį ryšį, neatsitraukti nuo aukščiau išvardintų užduočių atlikimo (cit. iš O’Dolan & Stradling, 2006, December).

Tačiau vien šių užduočių atlikti neužtenka. Taip pat labai svarbu yra mokėti kontroliuoti savo elgesį vairuojant transporto priemonę. Dainauskas & Bražukienė (2013) teigia, jog vis didesnę dalį eismo įvykių lemia žmogiškasis faktorius, t.y. paties eismo dalyvio elgesys. Atliktų mokslinių tyrimų duomenys rodo, jog eismo dalyviai (jų charakteristikos, priimami sprendimai ir elgesys) gali paaiškinti iki 90 % visų keliuose įvykusių autoįvykių (Stelmokienė, Endriulaitienė, Markšaitytė, Pranckevičienė, Šeibokaitė & Žardeckaitė-Matulaitienė, 2013). Taigi, galima, sakyti, jog vairuotojo elgesys transporto priemonėje yra svarbus veiksnys, kuris turi stiprių sąsajų su saugumu kelyje.

Mokslinėje literatūroje elgesys kuris dažniausiai sukelia įvairius sužalojimus, autoįvykius kurie neretai baigiasi mirtimi, dažniausiai išskiriami į keturias sąvokas : pavojingas vairavimas, emocionalus vairavimas, agresyvus vairavimas ir dažniausiai pasitaikantis rizikingas vairavimas (Petraitis, 2012). Pasak Petraičio (2012) užsienio žiniasklaida, ypač JAV, plačiai vartoja visai kitą su rizikingu vairavimu susijusią sąvoką, tai kelių įniršis (angl. road rage). Apibendrinant, galima sakyti, jog elgesys, kuris sukelia autoįvykius yra apibūdinamas įvairiomis sąvokomis, todėl autoriai patys pasirenka sau labiau priimtina sąvoka, pavyzdžiui, kaip Arlauskienė ir kt. (2010) renkasi rizikingo vairavimo sąvoka, o Česnienė ir Kašinska (2011) renkasi agresyvaus vairavimo sąvoka.

Dažniausiai mokslinėje literatūroje yra naudojamos dvi sąvokos, tai agresyvus arba rizikingas vairavimas. Galime sakyti, jog šios dvi sąvokos yra panašios ir neturi skirtumų, nes abi apibūdina vairuotojo elgesį, kuris sukelia autoįvykius keliuose. Tačiau Ellison-Potter’as, Bell’as ir Deffenbacher’as (2001) teigia, jog agresyvus vairavimas nuo rizikingo vairavimo skiriasi (tokio elgesio pavydžiai būtų važiavimas išgėrus, saugaus diržo nesegėjimas, greičio viršijimas), teigdami, jog nėra ketinimo komponento atvejo, kuris būtų būdingas agresyviame vairavime. Taip pat šie autoriai nurodo, jog agresyvus vairavimas apima daugiau nei vieną elgesio aprašką. Taigi, šie autoriai agresyvų vairavimą apibūdina, jog tai yra bet koks tyčinis vairuotojo elgesys, kuris kitiems kelia psichologinę bei fizinę grėsmę (cit. iš Česnienė ir Kašinska, 2011). Petraitis (2012) taip pat pritaria, jog šios dvi sąvokos skiriasi. Autorius teigia, jog agresyvaus vairavimo sąvoką pirmiausia apibrėžia emocionalų vairavimo būdą, o rizikingo vairavimo apibūdinamas yra labai plataus spektro elgesys, tiek intencionalus, tiek neintencionalus, tiek emocionalus, tiek emociškai neutralus. Remiantis, šių autorių teiginiais, galime daryti išvadą, jog šios dvi sąvokos yra iš vienos pusės panašios, tačiau tarpusavyje turi didelių skirtumų.

Agresyvus vairavimas labiau apibūdina emocionalų vairavimo stilių, o rizikingas vairavimas yra platesnio spektro, kuris pabrėžia ne tik emocionalų vairavimą, bet ir intencionalų, neintencionalų.

Taigi šiame darbe naudosime rizikingo vairavimo sąvoka, kuri yra platesnio pobūdžio bei mokslinėje literatūroje yra viena iš dažniausiai vartojamų sąvokų lyginant su kitomis.

Rizikingas vairavimas yra vienas iš svarbiausių veiksnių nulemiančių avaringumą kelyje, kuris Lietuvoje yra gana didelis ir kelių nerimą mokslininkams, visuomenės sveikatos specialistams ir plačiajai visuomenei (LR Statistikos departamentas, 2016). Mokslininkai sutaria dėl rizikingo vairavimo apibrėžimo, todėl skirtumų yra labai mažai. Pagal Jessor'ą (1987) rizikingo vairavimo elgesys yra toks vairavimo elgesio modelis, kuris turi sąsajų su kelių eismo taisyklių pažeidimais ir didina sužalojimų bei auto įvykių riziką (cit. iš Arlauskienė ir Endriulaitienė, 2010). Remiantis Reason'o, Manstead'o, Stradling'o, Baxter'o ir Campbell'o (1990) pateiktu apibrėžimu, rizikingas vairavimas tai tokia vairavimo technika, kuri didina tikimybę patekti į avariją arba būti sužeistam bei sužeisti kitą autoįvykyje (cit. iš Endriulaitienė, Šeibokaitė, Markšaitytė ir kt., 2013). Petraitis (2012) rizikingo vairavimo sąvoką pateikia labai paprastai, jog tai yra bet koks vairuotojo elgesys, kuris didina autoįvykių riziką.

Remiantis šių autorių pateiktais apibrėžimais, galima teigti, jog jie beveik nesiskiria. Visuose apibrėžimuose išlieka viena pagrindinė mintis, jog rizikingas vairavimas yra elgesys susijęs su autoįvykiais keliuose bei sužalojimais.

Dauguma tyrimų rodo, jog vairuotojai yra dažniau linkę rizikuoti, nes elgesio nauda labiau suvokiama nei rizika, o visos galimos žalingos tokio elgesio pasekmės yra retai pasitaikančios arba išvis mažai tikėtinos. Profesionalių vairuotojų rizikingo vairavimo elgsena yra skirtinga. Reyna ir Farley'us (2006) vairuotojus suskirstė į tris grupes pagal rizikingo vairavimo elgesio pobūdį:

- tyčinis, kai rizikuoja dėl naudos;
- rizikavimas prieš tai riziką įvertinus, kai neketinama rizikuoti ir apie viską yra racionaliai apgalvojama;
- intuityvus rizikos vengimas, kai apie riziką žmogus nesvarsto ir daro viską nesąmoningai.

Burner'as (1973) teigia, jog vairuotojai, kurie dėl klaidų vairuojant patenka į eismo įvykius, priklauso trimis kategorijoms :

- vairuotojai, kurie nejaučia subjektyvios rizikos ir važiuoja per greitai (siekiantys jaudulio)
- vairuotojai, kurie siekia dominuoti (pasižymintys tam tikrais asmenybės bruožais)
- tyčia eismo taisykles pažeidžiantys vairuotojai (atliekantys darbo užduotis, jaučiantis laiko spaudimą. (cit. iš Endriulaitienė, Šeibokaitė, Markšaitytė ir kt., 2013)

Be sąmoningos motyvacijos rizikuoti, atsirandantis rizikingas elgesys vairuojant dažniausiai priskiriamas prie klaidų, tačiau jei vairuotojas sąmoningai nepaiso, pažeidžia eismo taisykles, saugumo reikalavimus ir sukelia pavojų sau ir aplinkiniams jau yra priskiriamas prie tyčinių pažeidimų. Tačiau yra atvejų, kai vairuotojai, kurie nėra linkę rizikuoti arba visiškai nerizikuoja, neišvengia klaidų. Dažnas atvejis, kai dėl šių klaidų tampa kaltas nuovargis, neatidumas, noras kuo greičiau pasiekti numatytą tašką, nepakankamas vairavimo įgūdžių turėjimas. (Endriulaitienė, Šeibokaitė, Markšaitytė ir kt., 2013).

Taigi, galima daryti išvadą, jog visų autorių suskirstymas yra panašus ir vairuotojų rizikingo vairavimo elgesio pobūdis gali būti tyčinis eismo taisyklių pažeidimas ir vairavimo metu padarytos klaidos.

Yra daugybę nuomonių, jog viena iš rizikingo vairavimo priežasčių yra tai, jog vairuotojai per daug pasitiki savimi, mano, kad yra neklystantis ir jie sugebės išvengti nelaimės. Nors daugelis suvokia, kad kiti vairuotojai, jiems gali pakenkti, sukelti avarines situacijas, tačiau apie savo rizikingo vairavimo pasekmes net nesusimąsto. Ir dėl tokių vairuotojų, kurie pasirenka rizikingą vairavimą, nepagalvoja, jog jų nuovargis, neatidumas, klaidingi pasirinkimai yra didžiausios klaidos dėl ko ir įvyksta daugiau nei 3 tūkst. mirčių per metus (Reyna ir Farley, 2006). Taip pat yra dažnai girdima, jog vairuotojai, kurie siekia atsikratyti nusivylimo, įtemptos emocinės būsenos bei nori patirti įvairių nuotykių, vairuoja ypač agresyviai, greičiau ir nesaugiau ir dažnai patenka į autoįvykius (Žardeckaitė-Matulaitienė, Markšaitytė, Endriulaitienė, Šeibokaitė & Pranckevičienė, 2014).

Dažnai girdime, jog beveik visus autoįvykius keliuose sukelia jauni vairuotojai, kuriems trūksta vairavimo įgūdžių bei vairavimo patirties stokos. Tiek Lietuvoje tiek užsienio šalyse, atlikti tyrimai įrodė, kad daugiausiai rizikingą vairavimą renkasi jauni vairuotojai, kurie pasižymi tam tikromis asmenybės savybėmis. Dažniausiai išryškėja noras parodyti, jog jie yra nepažeidžiami, turi žymiai didesnę polinkį siekti pojūčių, sukelti adrenalina, išreikšti impulsyvumą (Šeibokaitė ir kt., 2012; Markšaitytė ir kt., 2011).

Mokslinėje literatūroje vairuotojų elgesys pagal rizikingą vairavimą yra suskirstytas į tokius komponentus:

- greičio viršijimas;
- per arti važiavimas paskui kitą automobilį;
- kelių juostų pažeidimai, neteisingi posūkiai, signalizavimas;
- pavojingas transporto priemonės lenkimas;
- vairavimas išgėrus;
- kitų eismo taisyklių nepaisymas (Arlauskienė ir Endriulaitienė, 2010).

Kiti autoriai prie jau išvardintų vairuotojų elgesio komponentų priskiria dar keletą, tai važiavimas neprisiseigus saugos diržu, važiavimas pavartojus narkotinių medžiagų, mieguistumas vairuojant ir naudojimas mobiliojo telefonu vairuojant (Zamorski ir Kelley, 2012).

Galima teigti, jog visi išvardinti komponentai yra priskiriami vairuotojų elgesiui pagal rizikingą vairavimą, nes dažniausiai dėl šių priežasčių įvyksta daugelis eismo įvykių.

Organizacijoms yra ypač svarbu ištirti savo vairuotojų elgesį transporto priemonėje, tačiau yra didelis klausimas, kaip tai reiktų padaryti. Kidd'as & Horrey'us (2010) atliko tyrimą ir pateikė, jog objektyviai vertinamas vairuotojo rizikingumas kelyje yra sužinomas stebint ir fiksuojant realų vairuotojo elgesį lauko sąlygomis (cit. iš Žardeckaitė-Matulaitienė ir kt., 2014). Taip pat yra taikomi eksperimentiniai tyrimo metodai, kuriuose vairavimo elgesys yra vertinamas naudojant vairavimo stimuliatorių pagal tam tikras sudarytas vairavimo situacijas (Stephens & Groeger, 2009). Pasak Lajunen ir Ozkan (2011) vairavimo įgūdžiams ir stiliui vertinti yra skirtas vairuotojų elgesio klausimynas, kurį sudarė Parker'is, Reason'as, Manstead'as ir Stradling'as, 1995 m. ir kuris yra laikomas moksliniuose ir praktikų tyrimuose plačiausiai naudojamu instrumentu. Autoriai, nurodo, jog klausimyną sudaro vairavimo veikla, kuri reprezentuojama vairavimo klaidomis, vairavimo elgesiu bei taisyklių pažeidimais. Šis klausimynas taikomas tarptautiniu bei tarpkultūriniu mastu, tačiau Lietuvoje jis nėra naudojamas. Pirmieji šį klausimyną savo darbuose ėmė taikyti Lietuvos Vytauto Didžiojo universiteto mokslininkai, tačiau praktikams jis nėra siūlomas dėl to, jog nėra pritaikytas Lietuvos populiacijai (Stelmokienė ir kt., 2013).

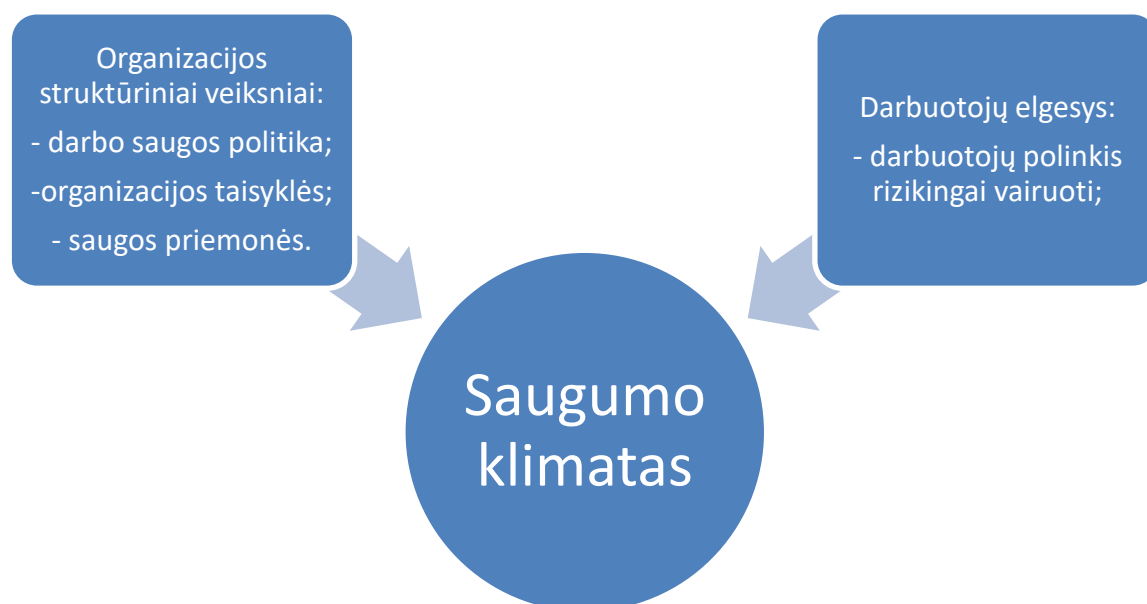
Apibendrinant, galima sakyti, jog yra ne vienas būdas, kaip būtų galima ištirti vairuotojo elgesį transporto priemonėje. Tačiau labiausiai pasitvirtinantis ir mažiausiai užimantis laiko sąnaudų yra vairuotojo elgesio klausimynas, pagal kurį yra lengvai sužinoma vairuotojo elgesys transporto priemonėje.

2.3. Organizacijos saugumo klimato ir profesionalių vairuotojų elgesio sąsajų teorinis modelis

Apžvelgus teorinius konstruktus, paaiškėjo, jog organizacijos saugumo klimatui turi didelę įtaką vairuotojų elgesys ir organizacijos struktūriniai veiksniai. Kiekvienoje organizacijoje darbdavys turi užtikrinti darbuotojų saugumą, tačiau darbuotojas turi neužmiršti, jog daug kas priklauso ir nuo jo paties elgesio darbo vietoje. Nesvarbu kokioje darbo vietoje dirbsite jūsų elgesys yra svarbus veiksnys saugumo užtikinimui. Visi darbdaviai stengiasi, jog darbuotojas darbo vietoje jaustųsi saugus. Šis veiksnys yra labai svarbus darbuotojų lojalumui. Darbuotojų kaita šiais laikais yra labai didelė. Kiekvienas žmogus ieško tokios darbo vietos, kur jam būtų gera dirbti ir kas be ko kur būtų užtikrintas atlygis už atliktą darbą. Dažniausiai darbuotojų kaita vyksta dėl mažo atlygio už atliktą darbą, tačiau taip pat darbuotojams yra labai svarbu ir jų saugumas darbo vietoje. Transporto sektoriuje saugumas yra labai svarbus veiksnys darbuotojams, tačiau jei jo organizacija neužtikrina tuomet vyksta didelė darbuotojų kaita. Šiais laikais vairuotojo profesija yra labai populiari ir tokių darbuotojų yra nemažai, tačiau darbdavys ypač labiau nori, jog juo darbuotojas būtų lojalus. Kiekvieno darbuotojo atleidimas ir

priėmimas į darbą organizacijai atneša didelių išlaidų, todėl darbdaviui yra svarbu, jog darbuotojas būtų lojalus tuomet ir išlaidų būtų patiriama mažiau.

Išnagrinėjus saugumo klimato ir profesionalių vairuotojų elgesio teorinius sprendimus, apibendrinimui bus pateiktas tam tikras teorinis modelis (1 pav.).



1 pav. Organizacijos saugumo klimatas ir profesionalių vairuotojų elgesio teorinis modelis

Pagal pateiktą modelį, matoma, jog saugumo klimatui turi įtakos organizacijos struktūriniai veiksniai ir darbuotojų elgesys. Visos organizacijos turi susidariusios tam tikras darbo saugos politikas, kuriose yra aprašoma darbo specifika ir saugus elgesys tam tikroje darbo vietoje. Dažniausiai apie šią darbo saugos politiką yra kalbama tuomet, kai darbuotojas yra įdarbinamas. Darbuotojams yra pateikiamos visa darbo saugos politika ir nurodoma ką ir kaip darbuotojas turi daryti bei darbuotojas turi pateikti tam tikrus patvirtančius dokumentus dėl jų sveikatos. Transporto sektoriuje darbo saugos politika yra labai svarbi. Vairuotojai turi žinoti ką ir kaip turi daryti išvykę su transporto priemone į komandiruotę. Tokie darbuotojai dažnai susiduria su rizikomis darbo vietoje, todėl yra ypač būtina juos instruktuoti ir supažindinti su visa darbo sauga. Taip pat dar vienas svarbus veiksnys, kuris turi įtakos saugumo klimatui yra organizacijos pateikiamos taisyklės. Kiekviena organizacija susidaro savo taisykles, kurių darbuotojai turi laikytis. Organizacijos, kurios užsiima krovinių pervežimu dažnai pateikia savo įmonės sudarytas taisykles, nes tokiose įmonėse, kuriose darbuotojai išvyksta į kitas užsienio šalis, gauna daug visokiausių nelegalių pasiūlymų. Todėl organizacijos, kurios nori apsaugoti nuo tokių pavojų, priima specialias taisykles, kurių turi laikytis vairuotojai. Dažniausiai organizacijos praneša darbuotojams apie savo įmonės taisykles bei pateikia pasekmes, kurios įvyks jei jų nesilaikysi ir tuomet darbuotojas turi pasirašyti tam tikrame organizacijos taisyklių žurnale. Dar vienas organizacijos struktūrinis veiksnys yra saugumo priemonės. Kiekviena organizacijos pagal savo darbo

specifiką darbuotojus aprūpina tam tikromis apsaugos priemonėmis. Dažnai tai būna darbo apranga, kuri yra skirta pagal tos organizacijos darbo specifiką. Tačiau, kai kuriuose organizacijose apsaugos priemonės yra visai kitokios ir yra nesusijusios vien tik su darbo drabužiais. Viena iš tokių organizacijų yra krovinių pervežimo įmonės. Šios įmonės, darbuotojus, aprūpina ne tik darbo rūbais ir apsaugos priemonėmis, tačiau jos rūpinasi ir darbuotojų saugumu transporto priemonėje. Visi šie veiksniai yra pateikiami iš organizacijos pusės užtikrinant darbuotojų saugumą darbo vietoje.

Vis dėl to saugumo klimatui įtakos turi ne tik organizacijos struktūriniai veiksniai, tačiau ir paties darbuotojo elgesys. Dažnai darbuotojai savo elgesiu padidina profesinę riziką darbo vietoje. Šis aspektas yra ypač aktualus transporto sektoriuje. Didelę reikšmę turi vairuotojų rizikingas vairavimas. Nuo šitokio elgesio darbuotojai kenkia ne tik savo saugumui, tačiau ir aplinkinių saugumui. Dauguma atliktų tyrimų įrodė, jog dažniausiai autoįvykiai įvyksta dėl netinkamo vairuotojo elgesio. Vairuotojų elgesys tokiose įmonėse yra labai aktualus. Šios organizacijos priimdamos darbuotojus turi žinoti, koks yra jo elgesys vairuojant transporto priemonę, nes tai yra ne tik aktualu darbuotojo saugumui, tačiau aktualu ir pačios organizacijos saugumui. Kiekvienas įvykęs autoįvykis įmonei atneša daug nuostolių. Todėl, tai yra labai susiję su organizacijos saugumo klimatu.

Taigi, matoma, kad saugumo klimatui užtikrinti turi įtakos ir organizacijos struktūriniai veiksniai ir darbuotojų elgesys. Ne vien tik įmonė turi rūpintis visų darbuotojų saugumu, tačiau ir pats darbuotojas turi nemažai įtakos organizacijos saugumui. Todėl šie du aspektai turi didelių sąsajų tarpusavyje bei stipriai išryškėja transporto sektoriuje.

3. ORGANIZACIJOS SAUGUMO KLIMATAS IR PROFESIONALIŲ VAIRUOTOJŲ ELGESIO SĄSAJŲ TYRIMO METODOLOGIJA

3.1. Organizacijos veiklos charakteristika

1995 m. vasario 27 d. buvo įregistruota Raimondo Butkaus individuali įmonė. Nuo 1998 m. įmonė tapo Lietuvos nacionalinių vežėjų automobiliais asociacijos „LINAVAL“ nare ir pradėjo vykdyti tarptautinius pervežimus. 2007 m. birželio 15 d., vadovaujantis Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 2.104 straipsniu ir Individualių įmonių įstatymo nuostatomis, Raimondo Butkaus individuali įmonė buvo pertvarkyta į UAB „RBII“. Uždaroji akcinė bendrovė „RBII“ įmonių registre įregistruota 2007 m. birželio 15 d. Bendrovės buveinės adresas Gamyklos g. 44B, Mažeikiai.

Uždaroji akcinė bendrovė „RBII“ yra ribotos civilinės atsakomybės privatusis juridinis asmuo, kurio kapitalas padalytas į dalis, vadinamas akcijomis, savo vardu galinti įsigyti ir turėti teises bei pareigas, būti ieškovu ar atsakovu. Bendrovės teisinė forma – uždaroji akcinė bendrovė. Bendrovės veiklos laikotarpis neribotas. Bendrovės finansiniai metai laikomi kalendoriniais metais. Visos akcijos yra tos pačios klasės ir vienodos nominalios vertės. Akcininkas yra fizinis asmuo, kuriam priklauso 100 proc. akcijų. Bendrovės įstatinį kapitalą sudaro 2000 paprastųjų akcijų, vienos akcijos nominali vertė – 100 Eur.

Pagrindinė UAB „RBII“ veikla – krovinių pervežimas sausumos keliais. Papildoma veikla – patalpų bei keleivinių mikroautobusų nuomos ir transporto priemonių remonto paslaugos. Įmonė konkurencinėje rinkoje išsiskiria iš kitų šios paslaugos tiekėjų tuo, kad savo paslaugas – krovinių pervežimas – teikia maršrutais: Vokietija – Didžioji Britanija – Vokietija, Didžioji Britanija – Italija – Didžioji Britanija, Lietuva – kitos Europos Sąjungos šalys bei atgal iš Europos Sąjungos į Lietuvą. 2012 m. UAB „RBII“ nuosekliai išlaikė savo pozicijas anksčiau minėto regiono rinkoje bei toliau įgyvendino aktyvią paslaugų tiekimo plėtros strategiją, ieškant naujų bendradarbiavimo partnerių.

UAB „RBII“ misija – operatyvus bei saugus krovinių vežimas, klientų poreikių tenkinimas, partnerių pasitikėjimo ir pagarbos pelnymas, optimalus komandinio darbo suderinimas ir organizavimas.

UAB „RBII“ vertybės:

- pagarba ir ilgalaikiai santykiai su įmonės klientu,
- sąžiningumas,
- nuolatinis tobulėjimas,
- kokybiškas ir atidus darbas.

UAB „RBII“ šiuo metu įmonėje dirba 113 darbuotojų iš jų 89 yra tolimųjų reisų vairuotojai ir 4 vietiniai vairuotojai. Įmonės administracijoje dirba 20 darbuotojų. Darbuotojų kaita įmonėje yra nedidelė pagal visas esančias pareigybes išskyrus vairuotojus. Pagal šią profesiją kiekvienais metais

darbuotojų skaičius yra skirtingas. Darbuotojų kaitai pagal visas pareigybes bus naudojama apibendrinanti lentelė (žr. 2 lentelę).

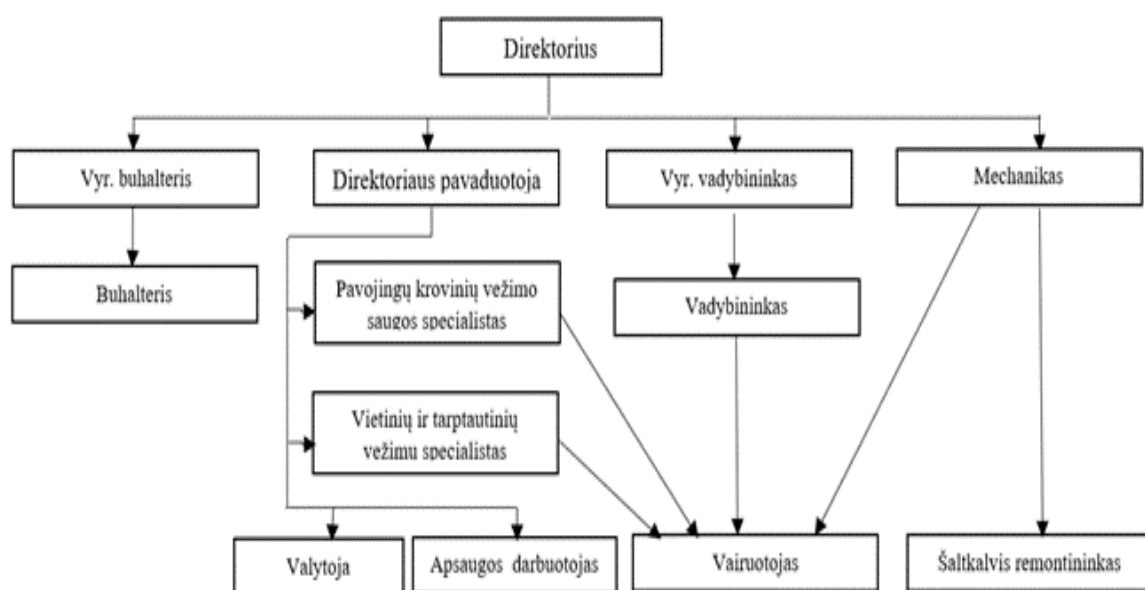
2 lentelė. UAB „RBII“ darbuotojų kaita nuo 2012 m. iki 2016 m.

Eil. Nr.	Pareigybė	Metai				
		2012	2013	2014	2015	2016
1.	Direktorius	1	1	1	1	1
2.	Direktoriaus pavaduotojas	1	1	1	1	1
3.	Pavojingų krovinių vežimo saugos specialistas	1	1	1	1	1
4.	Vietinių ir tarptautinių vežimu specialistas	1	1	1	1	
5.	Vyr. vadybininkas	1	1	1	1	1
6.	Vyr. buhalteris	1	1	1	1	1
7.	Mechanikas	1	1	1	1	1
8.	Vadybininkas	3	3	3	4	5
9.	Buhalteris	2	2	3	3	3
10.	Vairuotojas - ekspeditorius	71	73	84	80	87
11.	Šaltkalvis – remontininkas	2	2	2	2	2
12.	Apsaugos darbuotojas	3	3	3	3	3
13.	Valytojas	1	1	1	1	1
	Iš viso:	89	91	103	100	108

Pagal pateiktą lentelę matyti, jog kaita vyko tik trijose pareigybėse, tai vairuotojų-ekspeditorių, vadybininkų ir buhalterių. Lyginant visus metus matyti, kad darbuotojų skaičius nuo 2012 m. nežymiai augo, išskyrus 2015 m. per kuriuos darbuotojų skaičius sumažėjo.

Organizacijoje vyrauja linijinė valdymo struktūra ir visas organizacijos valdymas priklauso nuo įmonės vadovo. Direktoriui yra pavaldūs visi bendrovėje dirbantys darbuotojai. Įmonės vadovas – aukščiausia bendrovės valdymo grandis.

Organizacinė valdymo struktūra sudaryta iš 13 pareigybių (2 pav.).



2 pav. UAB „RBII“ organizacinė valdymo struktūra

Pagal 2 paveiksle pateiktą bendrovės struktūrą matyti, kad vadovui tiesiogiai pavaldūs yra vyr. buhalteris, kuri kuruoja buhalterijos darbus, vyr. vadybininkas, kuris kuruoja vadybininkų darbą, o vadybininkai vadovauja vairuotojams, mechanikas, kuris vadovauja šaltkalviams remontininkams ir vairuotojams dėl transporto priemonių remonto ir taip pat direktoriaus pavaduotojas, kuris kuruoja aptarnaujantį personalą bei pavojingų krovinių vežimo saugos specialistą ir vietinių bei tarptautinių vežimų specialistą, kurie taipogi dėl krovinių specifikos kuruoja vairuotojus.

Įmonei plečiantis plėtėsi ir transporto priemonių parkas. Organizacijos transporto priemonių parkas susideda iš 72 vilkikų ir 72 tentinių puspriekabių bei 2 benzovežių su kuriais yra vežami naftos produktai Lietuvoje. Visų šių transporto priemonių judėjimas stebimas per „LocTracker“ sistemą.

Mažeikių rajone yra 26 įmonės teikiančios transportavimo ir ekspedijavimo paslaugas. Šios įmonės skiriasi savo dydžiu ir teikiamu paslaugų asortimentu. UAB „RBII“ lyginant su kitomis Mažeikių rajono įmonėmis išsiskiria gera įmonės reputacija, nuolatiniais klientais, taip pat pastoviu ir patikimu kolektyvu – įmonėje yra nemažai darbuotojų, kurie dirba nuo pat įmonės įsikūrimo. Vienas pagrindinis įmonės trūkumas – tai neatsakingas darbuotojų požiūris į darbą.

Pagrindiniu konkurentu UAB „RBII“ laiko UAB „Kūbas“. Šios įmonės privalumas yra didelis ir dažnai besikeičiantis autoparkas, o didžiausias trūkumas – tai didelė darbuotojų kaita. Šiuo metu šioje įmonėje dirba 200 darbuotojų, autoparką sudaro 191 automobilis. Neigiamą UAB „Kūbas“ įvaizdį formuoja dažnai viešoje erdvėje atsirandantys komentarai apie prastą įmonės vadovų požiūrį į darbuotojus bei atsakomybę. Ši bendrovė – Darbo biržos klientas, nuolat ieškantis darbuotojų ir pastaruoju metu vis dažniau pasirenkantis pigesnę darbo jėgą iš Ukrainos bei Baltarusijos.

Kitas konkurentas – UAB „Iksija“. Įmonėje dirba 100 darbuotojų, automobilių parką sudaro 120 automobilių. Pagrindinis šios įmonės privalumas yra didesnis paslaugų pasirinkimas – krovinių gabenimas ir į Skandinavijos šalis. Tačiau šios įmonės trūkumas – nedidelis klientų ratas.

UAB „Translandijos transportas“ – dar vienas konkurentas, išsiskiriantis dideliu paslaugų pasirinkimu. Šioje įmonėje dirbančiųjų skaičius – 103, autoparką sudaro 160 automobilių. Darbuotojų ir turimų automobilių skaičiumi ši įmonė panašiausia į UAB „RBII“, tačiau šios įmonės reputacija dažniausiai neigiama, klientai blogai vertina šios įmonės veiklą.

Dar vienas konkurentas – UAB „UNO Transport“. Ši įmonė savo kolektyve turi 32 darbuotojus ir disponuoja 48 automobiliais. Šie skaičiai rodo įmonės dydį, gal ir nėra tikslinga laikyti šią įmonę konkurentu, tačiau šios įmonės išskirtinumas tas, kad ji turi muitinės terminalą. Tai supaprastina ir pagreitina paslaugų teikimo procesą. Tačiau įmonės trūkumas – nedidelis paslaugų asortimentas.

3.2. Tyrimo instrumentarijus

Teorinėje darbo dalyje buvo pabrėžiama, jog saugumo klimatas ir profesionalių vairuotojų elgesys turi nemažai sąsajų. Dauguma atliktų tyrimų įrodė, jog autoįvykiai keliuose dažniausiai įvyksta

su darbu susijusiu automobiliu. Todėl, galima sakyti, jog transporto sektoriuje, autoįvykiai yra dažnas reiškinys. Kiekvienas įvykęs autoįvykis įmonei atneša didelių nuostolių. Tačiau, organizacijai patirti nuostoliai susideda ne tik dėl turo apgadavimo. Visi autoįvykiai atima organizacijai ir daug laiko, nes draudimo bendrovėms reikia pateikti visus dokumentus susijusius su kiekvienu autoįvykiu. Taip pat daug nuostolių yra patiriama ir iš užsakovų. Įvykus autoįvykiui, vežamas krovinytis gali būti laiku nepristatytas arba net sugadintas, tuomet užsakovai pateikia tam tikras baudas dėl šių atsiradusių problemų. Tačiau, įvykus autoįvykiui organizacija patiria ne ką mažesnę ir neturtinę žalą. Neturtinė žala apima platų įvairių išgyvenimų spektrą. Įvykus autoįvykiui vairuotojai bei visa organizacija patiria didelį stresą, dvasinį išgyvenimą bei sukrėtimą.

Taigi, visos šios problemos parodo, jog organizacijos saugumo klimato ir vairuotojų elgesio tyrimai yra svarbūs transporto sektoriuje. Ištyrus visus šiuos aspektus, organizacija galėtų sumažinti patiriamus nuostolius ir tai pagerintu jų darbą. Norint įsitikinti, jog organizacijos saugumo klimatas ir vairuotojų elgesys turi sąsajų atlikome tyrimą įmonėje, kuri užsiima krovinių pervežimu. Šios įmonės darbuotojams buvo pateiktos anketos su teiginiais, kurie padėjo išsiaiškinti įmonėje dirbančių vairuotojų elgesį bei pačios organizacijos saugumo klimatą (žr. 1 priedą).

Tyrimo objektas: organizacijos saugumo klimato ir profesionalių vairuotojų elgesio sąsajos.

Tyrimo imtis: 82 dirbančių profesionalių vairuotojų.

Tyrimo tikslas: atskleisti organizacijos saugumo klimatą iš organizacijos bei vairuotojų pusės, sužinoti vairuotojų polinkį į rizikingą vairavimą.

Tyrimo metodai: šiame tyrime vairuotojų rizikingam vairavimo elgesiui ir suvokiamam saugos klimatui nustatyti naudojami šie metodai:

1. Vairuotojų elgesio klausimynas (angl. Driver Behaviour Questionnaire – DBQ).

Klausimyną sudarė Parker'is, Reason'as, Manstead'as ir Stradling'as, 1995 m. Šiuo klausimynu yra siekiama išsiaiškinti vairuotojų polinkį rizikingai vairuoti. Autoriai yra davę leidimą, jog šį klausimyną laisvai galima naudoti moksliniams tikslams. Lietuvoje šis klausimynas imtas naudoti 2009 m. Vytautu Didžiojo universitete Bendrosios ir Teorinės psichologijos katedroje ir buvo atliktas dvigubo vertimo metodas. Taigi, šiame tyrime bus naudojamas vieno iš vairuotojų elgesio tyrinėtojų, tai yra Stelmokienės ir kitų bendraautorių (2013) pateikta klausimyno struktūra, kuris sudaryta iš dviejų faktorių. Tačiau šiame tyrime bus naudojamas ne dviejų faktorių skalė, o pagal originalių autorių siūloma trijų faktorių skalė, tai vairavimo klaidos, apsirikimai ir tyčiniai pažeidimai. Klausimyną sudaro 24 teiginiai, kurie yra suskirstyti po aštuonis į tris faktorius, tai vairavimo klaidos, apsirikimai ir tyčinei pažeidimai. Respondentų bus prašoma įvertinti kiekvieną iš pateiktų teiginių ir pažymėti priimtinausią teiginį pagal 5 balų Likerto skalę (nuo visiškai nesutinku iki visiškai sutinku).

2. Saugumo klimato skalė.

Šiame tyrime bus naudojamas Huang'o, Zohar'o, Robertson'o, Garabet'os, Lee'os & Murphy'os (2013) modifikuotu ir pritaikytu vairuotojams Saugos klimato skalė, kurią šie autoriai naudojo atlikdami tyrimą Jungtinėse Amerikos valstijose. Ši skalė metodikoje buvo adaptuota bei autoriai yra davę leidimą, jog šia skale būtų galima laisvai naudotis. Taip pat yra atliktas dvigubo vertimo metodas. Ši saugumo klimato skalė buvo parengta pagal Zohar'o ir Luria'o (2005) pateiktus bendrus elementus, kurie taikomi darbuotojams ir yra susiję su saugumo klausimais organizacijoje. Saugumo skalė suskirstyta į dvi dalis, o kiekviena dalis dar į tris faktorius. Pirmoje dalyje (Organizacijos saugumo klimato skalė) yra siekiama išsiaiškinti pačios organizacijos saugumo lygį iš stebėtojo pusės. Ši dalis suskirstyta į tokius faktorius, tai aktyvios praktikos, prioritetas vairuotojų saugumui ir paramos teikimas. Antroje dalyje (Darbuotojo saugumo klimato skalė) yra siekiama sužinoti kaip organizacija elgiasi su darbuotojais iš saugumo klimato pusės. Šios dalies trys faktoriai yra darbuotojo saugumo užtikrinimas, tiekimo įsipareigojimai ir nepritrimas mobilių telefonų naudojimui. Kiekvienoje dalyje bus pateikta po 20 teiginių. Respondentų bus prašoma įvertinti kiekvieną iš pateiktų teiginių ir pažymėti priimtinausią teiginį pagal 5 balų Likerto skalę (nuo visiškai nesutinku iki visiškai sutinku).

3. Interviu metodas.

Atliekant tyrimą bus taikomas tiriamasis interviu, kurio tikslas gauti būtina tyrimo uždaviniams informaciją. Bus naudojamas pusiau struktūrizuotas interviu tipas. Pritaikius šį tipą klausimai bus numatomi iš anksto ir interviu metu mažai kas keisis. Todėl vairuotojams bus užduoti penki pagrindiniai klausimai. Šis interviu sudarytas iš dviejų dalių. Pirmą dalį, kurią sudaro trijų klausimų grupė, siekiama išsiaiškinti su kokiomis rizikomis vairuotojas susiduria kelyje bei kaip jų gali išvengti ir į kokį asmenį darbuotojai kreipiasi dėl įvykusio rizikingo įvykio. Antra dalis, kurią sudaro likę du klausimai, siekiant įvardinti kokias būdais organizacija dar galėtų užtikrinti darbuotojų saugumą bei kokiais būdais dažniausiai organizacija informuoja apie iškilusias rizikas kelyje. Iš pradžių tiriamiesiems bus pateiktas tyrimo tikslas, jei tiriamasis sutinka su dalyvavimu tuomet bus suderintas susitikimo laikas. Tiriamiesiems yra garantuotas konfidencialumas ir anonimiškumas, todėl gerbiant jų privatumą bus suteikiami numeriai (I1, I2, I3 ir t.t.).

Tyrimo eiga: pirmiausia buvo siekiama išsiaiškinti viso pasaulio ir Lietuvos mastu saugumo klimato ir profesionalių vairuotojų sąsajas. Išanalizavus kitų autorių atliktus tyrimus buvo matyti, jog saugumo klimatui įtakos turi vairuotojų elgesys ir ši sąsaja dažniausiai išryškėja transporto sektoriuje. Taigi, peržvelgus kitų autorių tyrimo rezultatus buvo iškeltos trys pagrindinės problemos siekiant nustatyti pasirinktos organizacijos vairuotojų elgesį bei saugumo lygį ir išsiaiškinti ar šie du aspektai turi įtakos vienas kitam.

Iškeltoms problemoms buvo atlikta literatūros apžvalga, kurios metu buvo siekiama pagrįsti organizacijos saugumo klimato ir profesionalių vairuotojų elgesio sąsajų teorinius sprendimus. Teorinėje dalyje buvo išanalizuoti saugumo klimato ir vairuotojo elgesio aspektai.

Išanalizavus teorinius sprendimus buvo pasirinkti trys metodai pagal, kuriuos buvo galima iširti pasirinktą organizaciją.

Tyrimas vykdytas 2017 m. spalio – lapkričio mėnesiais UAB „RBII“ įmonėje. Leidimą vykdyti kiekybinį ir kokybinį tyrimą suteikė organizacijos vadovas. Kiekybiniam tyrimui atlikti buvo sudaryta anketa, kuri buvo pateikiama įmonės vairuotojams bei buvo paaiškinta, jog ši anketa yra anoniminė ir gauti duomenys bus panaudoti tik mokslinio tyrimo tikslams. Iš 89 pateiktų anketų buvo užpildytos ir gražintos tik 82, tai reiškia beveik visi įmonės vairuotojai išsakė savo nuomonę dėl vairavimo elgesio ir saugumo klimato. Taip pat buvo atliktas kokybinis tyrimas, tai yra individualus interviu, kurio metu kalbinti 7 įmonės vairuotojai. Interviu metu buvo gautas žodinis sutikimas įrašinėti interviu į diktofoną bei buvo informuoti apie surinktos informacijos konfidencialumą.

Duomenų analizė atlikta naudojant SPSS programa, kurios pagalba buvo apskaičiuoti visi tyrimo rezultatai. Statistinės analizės duomenims pateikti naudojamos atitinkamos lentelės ir juostinės diagramos. Visų pateiktų dimensijų patikimumui ir tinkamumui nustatyti naudojamas Varimax rotacija metodas. Vidiniam patikimumui nustatyti naudojamas Cronbach alfa koeficientas. Taip pat atlikta antrinė faktorinė analizė, kuriai naudojami du metodai, tai Principal Components metodas ir Alfa Factoring metodas. Hipotezių tikrinimui naudojamas Spearman‘s koreliacijos koeficientas. Be to, daugybiniam rangų vidurkių palyginimams naudojamas Mano Vitnio U testas bei Kruskalo Voliso H kriterijus.

Išanalizavus gautus tyrimo rezultatus buvo pateiktos atitinkamos išvados ir suformuluotos rekomendacijos.

3.3. Naudojamų vairuotojų elgesio, organizacijos bei darbuotojų saugumo klimato testų metodologinės kokybės charakteristikos

Vairuotojų elgesio, organizacijos ir darbuotojų saugumo klimato parametrus reprezentavo 64 pirminiai požymiai (testo klausimai – žingsniai), kurie buvo apibendrinti į 9 subskales (dimensijas). Tam tikslui tyrime buvo pasirinktas faktorinės analizės su Varimax rotacija metodas, ko pasėkoje išskirtos šios subskalės: tyčinių pažeidimų, apsirikimų, vairavimo klaidų, aktyvios praktikos, prioriteto vairuotojų saugumui ir paramos teikimo, saugumo užtikrinimo, tiekimo įsipareigojimų bei nepritario mobilųjų telefonų naudojimą. Pritaikius antrinės faktorinės analizės metodą, išskirta viena Vairuotojų elgesį nusakanti skalė.

Iš psichometrijos tyrimų ir praktikos yra žinoma, jog testą (diagnostinį konstrukta) sėkmingai galima taikyti tik tuomet, kai jis tenkina tam tikras metodologines kokybes: visų pirma reliabilumą (patikimumą) ir validumą (tinkamumą) (Anastasi, 2001; Burlačiuk, Morozov, 2000). Šios charakteristikos randamos atlikus specialius tyrimus bei psichometrinius skaičiavimus. Paminėtos metodologinės kokybės charakteristikos turi būti pakankamai aukštos.

Taikant faktorinę analizę su Varimax rotacija ir faktorinės validacijos principus 24 pirminiai požymiai, apibrėžiantys Vairuotojų elgesį, buvo apibendrinti (suvesti) į tris dimensijas arba subskales: tyčinių pažeidimų, apsirikimų ir vairavimo klaidų subskales (žr. 2 priedą).

Pirmiausia, siekiant nustatyti kokią visumos procentinę dalį paaiškina tiriamasis objektas, paskaičiuota ir pateikta faktoriaus aprašomoji galia arba sklaida. Faktorius interpretuotinas, jei paaiškina ne mažiau kaip 10 proc. sklaidos. Tokiu atveju, jei faktoriaus paaiškinta sklaida mažesnė nei 10 proc., reikėtų ieškoti pavienio testo klausimo, kuris mažina to apibendrinto faktoriaus sklaidą. Iš 3-oje lentelėje atspindėtų duomenų matyti, kad visų trijų išskirtų faktorių paaiškintos sklaidos gerokai viršija šią žemiausią ribą ir svyravo nuo 32,08 proc. apsirikimų subskalėje iki 34,94 proc. vairavimo klaidų subskalėje, o tyčinių pažeidimų subskalėje paaiškinta sklaida siekia 32,52 proc.

Faktoriaus vidinis konsistencinis patikimumas įvertinamas apskaičiuavus Cronbach'o alfa koeficientą. Testavimo teorijoje nurodomas priimtinas koeficiento kitimo intervalas $0,5 < a < 1$, didelę testo vidinę konsistenciją parodo aukštos, prie vieneto artėjančios Cronbach alfa koeficiento reikšmės (Bitinas, 1998; Kardelis, 2007). Siekiant įvertinti Vairuotojų elgesio subskalių vidinį patikimumą organizacijoje (N = 82, N items = 24), paskaičiuotos Cronbach alfa koeficientų reikšmės svyruoja nuo 0,69 iki 0,73. Gautos pakankamos Cronbach alfa reikšmės leidžia teigti, kad įtrauktų į instrumentą subskalių teiginiai yra tarpiai susiję bei tinkami diagnozuoti vairuotojų elgesį. Tačiau Cronbach alfa koeficiento reikšmės dydis priklauso nuo skalės ilgio – kuo daugiau pavienių klausimų sudaro skalę, tuo jis gali būti didesnis. Taigi, kai į skalę yra apjungti daugiau kaip 5 pavieniai testo žingsniai, sunku nustatyti tikrąją vertę ir reikalingas papildomas skalės vidinio patikimumo matas, kuris būtų labiau jautrus matavimams. Tuo tikslu dažniausiai greta Cronbach alfa koeficiento yra pateikiamos Spearman-Brown koeficiento reikšmės, kurios, kaip ir priimta testų teorijoje, dažniausiai būna mažesnės nei Cronbach alfa koeficiento reikšmės ir konkrečiu atveju svyruoja nuo 0,64 iki 0,72.

Testo žingsnių (užduočių) skiriamoji geba (diferencinė galia) arba vieneto visumos koreliacijos koeficientas r_{itt} yra labai svarbus testo metodologinės kokybės rodiklis. Testuose, kurie yra grįsti ne pažintinių ar loginių uždavinių sprendimu, bet nuomonių pareiškimu paprastai reikalaujama, kad skiriamosios gebos koeficiento vidutinė reikšmė nenukristų žemiau 0,20 ribos, mažiausia reikšmė nebūtų žemesnė už nulį, t.y. neigiama. Pristatomo testo Vairuotojų elgesio skalės atitinkami rodiklių įverčiai svyruoja nuo 0,29 tyčinių pažeidimų subskalėje iki 0,32 apsirikimų ir vairavimo klaidų subskalėse. Minimalūs reikalavimai yra taip pat pakankamai išpildomi ir viršijami.

Remiantis pagrindinių komponenčių faktorinės analizės modeliu, testo žingsnio faktorinis svoris L parodo kintamojo statistinio ryšio glaudumą. Jis išreiškiamas koreliacijos koeficientu tarp kintamojo ir ekstrahuoto faktoriaus. Literatūroje nurodoma, jog faktoriai svoriai yra laikomi aukštais tuo atveju, jei jų įvertis nenukrinta žemiau 0,6, o būtinais ir pakankamais – kai viršija žemiausią pakopą

0,3. Analizuojamo testo Vairuotojų elgesio skalės atitinkami rodiklių vidutiniai įverčiai svyruoja nuo 0,56 iki 0,59. Kaip matyti ir ši sąlyga yra tenkinama.

Kadangi visų trijų Vairuotojų elgesio testo gautų subskalių kokybinės charakteristikos yra pakankamai aukštos, tikslinga atlikti jų antrinę faktorinę analizę. Antrinė faktorizacija atlikta dviem skirtingais metodais: Principal Components metodu ir Alfa Factoring metodu, siekiant patikrinti testo dimensionalumą. Abiejų faktorizacijų atveju gauti aukšti metodologinės kokybės rodikliai (žr. 3 lentelę).

3 lentelė. Vairuotojų elgesio dimensijų antrinės faktorizacijos rezultatai (N = 82)

Principal components (1 faktoriaus modelis) F1		Alpha factoring F1	
Testo dimensijos	N = 82	Testo dimensijos	N = 82
Vairavimo klaidos	0,83	Vairavimo klaidos	0,80
Apsirikimai	0,78	Apsirikimai	0,61
Tyčiniai pažeidimai	0,66	Tyčiniai pažeidimai	0,42
Paiškinta sklaida	57,53%	Paiškinta sklaida	39,36%

Kaip matyti iš 3 lentelėje pateiktų duomenų, tiek vieno, tiek kito faktorinės analizės metodo pagalba iš trijų subskalių išskirtas vienas faktorius su gautais subskalių faktoriniais svoriais, viršijančiais 0,4, o paaiškinta faktoriaus sklaida sudaro beveik 40 % ir gerokai daugiau. Tai rodo, jog apie vairuotojų elgesio testą galima pagrįstai kalbėti kaip apie vientisą (vienmatę) dimensiją.

Toliau reikia aptarti Organizacijos saugumo klimato diagnostinio testo trijų išskirtų aktyvios praktikos, prioriteto vairuotojų saugumui ir paramos teikimo subskalių (dimensijų) metodologinės kokybės charakteristikas (žr. 3 priedą).

Kaip matyti iš 3 priedo pateiktų duomenų, Organizacijos saugumo klimato skalės metodologinės kokybės charakteristikos gana aukštos ir nelabai nusileidžia atitinkamiems matams, nustatytiems anksčiau aptartoje skalėje. Šioje skalėje taip pat dominuoja gana aukšti testo žingsnių faktoriniai svoriai, kurių vidutinės reikšmės svyruoja nuo 0,66 prioriteto vairuotojų saugumui subskalėje ar 0,75 aktyvių praktikų subskalėje net iki 0,92 paramos teikimo subskalėje.

Visų trijų išskirtų faktorių paaiškintos sklaidos gerokai viršija žemiausią ribą ir svyruoja nuo 47,44 proc. prioriteto vairuotojų saugumui subskalėje iki sunkiai numatomų aukštumų 83,93 proc. paramos teikimo subskalėje.

Testo žingsnių skiriamoji geba ž vieneto visumos koreliacija taip pat viršija minimalią ribą – svyruoja nuo 0,43 prioriteto vairuotojų saugumui subskalėje iki 0,84 paramos teikimo subskalėje. vidinės konsistencijos matų Cronbach alfa koeficiento reikšmė taip pat svyruoja nuo 0,59 net iki 0,93, o Spearman-Brown – pasiekia 0,86 reikšmę.

Būtina pažymėti, kad iš aktyvių praktikų subskalės buvo eliminuotas testo žingsnis teigiantis, kad „Kuria programas vairuotojų sveikatai gerinti“, o į paramos teikimo subskalę tepateko teiginys „Vienam vadybininkui priskiriama per daug vairuotojų, todėl sunku gauti reikiamą pagalbą“, kaip jų pavieniai testo žingsniai, kurių atitinkami rodikliai neišpildo metodologinei kokybei keliamų reikalavimų.

Darbuotojų saugumo klimato skalę sudarantys 20 teiginių buvo apjungti į tris dimensijas (subskales): saugumo užtikrinimo, tiekimo įsipareigojimų bei nepritarimo mobilių telefonų naudojimo (žr. 4 priedą).

Iš 4 priedo pateiktų duomenų matyti, kad Darbuotojų saugumo klimato skalės metodologinės kokybės charakteristikos taip pat pakankamai aukštos. Dominuoja gana aukšti testo žingsnių faktoriai svoriai, kurie svyruoja apie 0,62 Saugumo užtikrinimo subskalėje ir apie 0,80 Tiekimo užtikrinimo subskalėje. Kaip jau minėta, faktoriai svoriai yra laikomi aukštais tuo atveju, jei jų įvertis nenukrinta žemiau 0,6. Akivaizdu, kad ši sąlyga yra tenkinama ir viršijama. Labai svarbus testo metodologinės kokybės rodiklis yra testo žingsnių (užduočių) skiriamoji geba, kurios vidutinė reikšmė turėtų būti nemažesnė nei 0,2, o mažiausi precedentai negali būti neigiami. Pristatomo testo Darbuotojų saugumo klimato skalės atitinkami rodiklių įverčiai svyruoja nuo 0,37 iki 0,63 ir akivaizdžiai rodo, kad minimalūs reikalavimai yra viršijami, o minimalių rodiklių neigiamų reikšmių nėra. Vidinės konsistencijos matų Cronbach alfa koeficiento reikšmė taip pat svyruoja apie 0,8, o Spearman-Brown – pasiekia 0,82 reikšmę.

Visi išdėstyti argumentai rodo, kad Lietuvos darbo organizacijų multikultūrinėje aplinkoje adaptuoti ir konkrečioje krovinių gabenimo įmonėje panaudoti vairuotojų elgesio, organizacijos ir darbuotojų saugumo klimato diagnostiniai mechanizmai psichometriniu požiūriu pasižymi pakankamai aukšta metodologine kokybe ir gali būti pripažinti tinkamais diagnozuojant dirbančių darbuotojų, tai yra vairuotojų, elgesį vairuojant ir organizacijos bei darbuotojų saugumo lygį.

4. ORGANIZACIJOS SAUGUMO KLIMATO IR PROFESIONALIŲ VAIRUOTOJŲ ELGESIO SĄSAJŲ TYRIMO REZULTATAI IR DISKUSIJA

4.1. Tyrimo imtis ir demografinės charakteristikos

Tyrimas buvo atliktas UAB „RBII“ įmonėje. Įmonėje dirba 89 (vyrai) profesionalūs vairuotojai, tačiau visų apklausti nepavyko, nes tuo metu buvo išvykę į komandiruotę. Visi įmonėje dirbantys vairuotojai yra laikomi profesionalūs vairuotojai, nes pagal pateiktą literatūros medžiagą profesionalus vairuotojas yra tas, kuriam transporto priemonės vairavimas yra tiesioginis darbas (Stelmokienė ir kt., 2013). Todėl galime teigti, jog šios įmonės vairuotojai yra profesionalūs, nes pagal darbo specifiką šios įmonės vairuotojas didžiąją laiko dalį praleidžia vairuodamas transporto priemonę. Tyrime dalyvavo 82 respondentų, iš kurių pasirinktinai 7 buvo apklausti interviu būdu. Tiriamieji buvo apklausti patogiausiu būdu, t.y. kai jie grįždavo iš komandiruotės arba išvykdavo į ją. Respondentai buvo informuoti apie tyrimo tikslą ir sutiko dalyvauti tyrime.

Apklaustieji pagal demografinę charakteristiką buvo suskirstyti į amžiaus grupes, darbo stažą įmonėje ir pagal šeimyninę padėtį. Respondentų amžiui buvo naudojama apibendrinanti lentelė (žr. 4 lentelę).

4 lentelė. Respondentų pasiskirstymas pagal amžiaus grupes

	Amžiaus grupės		
	21-35	36-50	51 ir daugiau
Dažnis	29	27	26
%	35,36	32,93	31,71

Apklaustieji pagal amžiaus grupes pasiskirstė gana panašiai. Tačiau, daugiausia apklaustųjų buvo nuo 21 metų iki 35 metų. Jauniausias tiriamasis vairuotojas yra 21 metų, o vyriausias 66 metų. Taigi, galima, teigti, jog įmonėje yra įvairaus amžiaus darbuotojų, tačiau jaunesnių yra daugiausia.

Tiriamieji pagal darbo stažą įmonėje buvo suskirstyti į keturias grupes (žr. 5 lentelę).

5 lentelė. Respondentų pasiskirstymas pagal darbo stažo įmonėje grupes

	Darbo stažas įmonėje (metais)			
	Iki 1	2-4	5-9	10 ir daugiau
Dažnis	26	20	23	13
%	31,70	24,40	28,05	15,85

Pagal darbo stažą įmonėje apklaustieji pasiskirstė gana skirtingai. Mažiausiai apklaustųjų buvo, kurie įmonėje dirba 10 ir daugiau metų (15,85 %), o daugiausia buvo, kurie įmonėje dirba iki vienerių metų (31,70 %). Apklaustieji, kurų darbo stažas įmonėje buvo nuo 2 – 4 metų (24,40%) bei nuo 5 – 9

metų (28,05%) pasiskirstė panašiai. Mažiausias vairuotojo darbo stažas yra keli mėnesiai, o didžiausias 23 metai. Galima daryti išvadą, jog didžioji dalis apklaustųjų yra nesenai pradėję dirbti, tačiau taip pat nemažai yra ir tokių kurie šioje įmonėje turi tikrai nemažą darbo patirtį.

Taip pat respondentai buvo suskirstyti pagal jų šeimyninę padėtį, tai vienišas ar nevienišas bei ar šeimoje yra nepilnamečių vaikų visi šie duomenys nurodyti 6 lentelėje (žr. 6 lentelę).

6 lentelė. Respondentų pasiskirstymas pagal šeimyninę padėtį

Kategorijos	Subkategorijos	Dažnis	%
Šeimyninė padėtis	Nevienišas	53	64,60
	Vienišas	29	35,40
Nepilnamečiai išlaikomi vaikai	Neturi vaikų	54	65,90
	Turi vaikų	28	34,10

Apklaustieji pagal šeimyninę padėtį pasiskirstė skirtingai. Daugiausia respondentų yra nevieniši (64,40%) ir neturi nepilnamečių vaikų (65,90%), pagal šiuos aspektus apklaustųjų skaičius buvo labai panašus. Taip pat panašūs rezultatai buvo, jog apklaustieji yra vieniši (35,40%) ir turi nepilnamečių vaikų (34,10%). Galima daryti išvadą, jog dauguma apklaustųjų yra vedę ir vaikai yra jau suaugę.

4.2. Anketinės apklausos rezultatų pristatymas

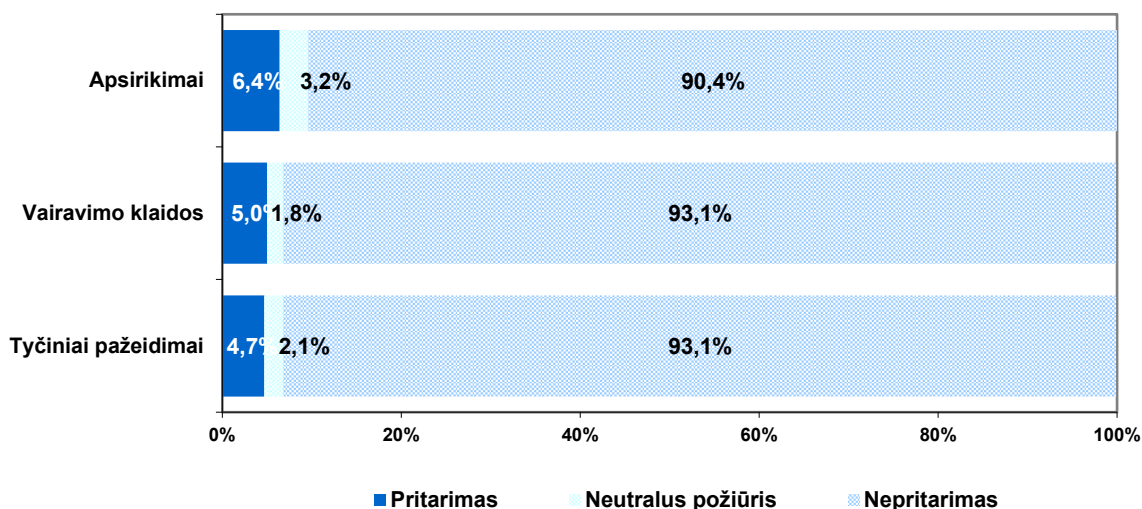
Iškeltoms problemoms hipotezės patikrinimui nuspręsta atlikti kiekybinį tyrimą Pirmiausia apžvelgsime tyrimo rezultatus pagal vairuotojų elgesio klausimyno skalės teiginius (žr. 5 priedą).

Pagal 5 priedo pateiktus duomenis, matoma, jog dauguma respondentų nepritaria visiems pateiktiems teiginiams lyginant su kitais vertinimo variantais. Be to, buvo tik du teiginiai, kuriuos vienareikšmiškai visi apklaustieji vertino neigiamai. Analizuojant gautus duomenis galima išskirti vieną teiginį iš visų, tai „Nekontraujate, kai kitas lėtai važiuoja“, pagal kurį pritarimo procentas buvo didžiausias, tai reiškia, jog keletas respondentų pritaria šiam teiginiui ir neneigia, kad vairavimo metu taip nebūna. Neutralią poziciją daugiausiai respondentų rinkosi ties šiuo teiginiu: „Suvokiate, jog negalite atsiminti kelio“. Teiginių aritmetinis vidurkis siekė nuo 1,15 iki 2,10, tai reiškia, jog mažiausias vertinimo vidurkis buvo ties teiginiu „Kertate sankryžą žinodamas, jog dega raudonas signalas“, o aukščiausias buvo „Nekontraujate, kai kitas lėtai važiuoja“. Visiems pateiktiems teiginiams dažniausiai respondentai skirdavo pirmąją „visiškai nesutinku“ vertinimo kategoriją, tai rodo, jog šį variantą rinkosi daugiausiai apklaustųjų. Pagal standartinę nuokrypį, matoma, jog didžiausias (0,36) vieningumas apklaustųjų buvo ties teiginiu „Kertate sankryžą žinodamas, jog dega raudonas signalas“, o mažiausias (1,37) vieningumas buvo pagal teiginį „Nekontraujate, kai kitas lėtai važiuoja“. Taip pat pagal šiuos du teiginius pasiskirstė ir variacijos koeficientas, tai reiškia, jog apklaustųjų nuomonė pagal teiginį „Kertate

sankryžą žinodamas, jog dega raudonas signalas“ yra vieningiausia, o pagal „Nekantraujate, kai kitas lėtai važiuoja“ nuomonės išsiskiria labiausiai.

Apibendrinant galima sakyti, jog respondentai buvo maždaug vieningi ir rinkosi panašius atsakymus. Visų pateiktų teiginių vertinimas buvo neigiamas, išskyrus vieno teiginio („Nekantraujate, kai kitas lėtai važiuoja“), kuris keletu respondentų nuomone yra teigiamas. Dažniausias atsakymo variantą rinkosi „visiškai nesutinku“. Taigi, galima daryti išvadą, jog respondentai vairavimu metu yra susikaupę ir vairuoja laikydamasis visų kelių eismo taisyklių.

Toliau aptarsime tyrimo rezultatus pagal vairuotojų elgesio klausimyno skalės trijų dimensijų (žr. 3 pav.) požymių vertinimus.

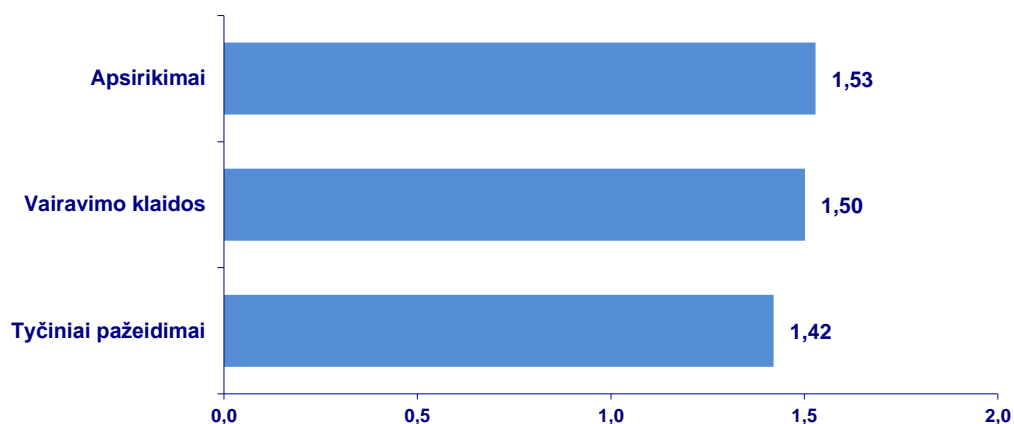


3 pav. Vairuotojų elgesio nepageidaujamų požymių vertinimas, proc.

Respondentų rezultatai pagal vairuotojų klausimyno skalės trijų dimensijų požymių vertinimą pasiskirstė gana vienodai. Tai reiškia, jog dažniausiai respondentai nepritarė pateiktiems teiginiams. Daugiausia respondentų nepritarė pagal dvi dimensijas, tai vairavimo klaidos (93,1%) bei tyčinei pažeidimai (93,1%). Taip yra todėl, jog tokios profesijos darbuotojai negali daryti tokių klaidų, kurios gali sukelti riziką ar net eismo įvykį. Neutralus požiūris pagal šiuos tris dimensijas buvo gana nedidelis, o pritarimų buvo šiek tiek didesnis. Daugiausia pritarimų pagal pateiktus teiginius buvo apsirikimų faktoriuje (6,4%). Tai reiškia, kad respondentai, kai kuriems apsirikimams pritaria, nes jų manymu šie apsirikimai neįsiskaido didžiulės rizikos keliuose.

Apibendrinant tyrimo rezultatus, galima teigti, jog šios organizacijos darbuotojai žino kaip turi elgtis kelyje bei supranta, kad menkiausias nusižengimas gali pakenkti jų profesijai bei sukelti eismo įvykį.

Apžvelgus vairuotojų elgesio požymių vertinimą įdomu sužinoti ir vertinimo dimensijų vidutinį balą (žr. 4 pav.).



4 pav. Vairuotojų elgesio vertinimo dimensijų vidutiniai balai.

Pagal 4 paveikslėlį matoma, jog vidutis balas visų dimensijų nėra didelis ir pokytis yra gana mažas. Mažiausias vidutinis balas yra tyčinių pažeidimų dimensijoje (1,42), o didžiausias apsirikimų (1,53). Taigi, galima daryti išvadą, jog apklaustieji mažiausiai daro tyčinių pažeidimų.

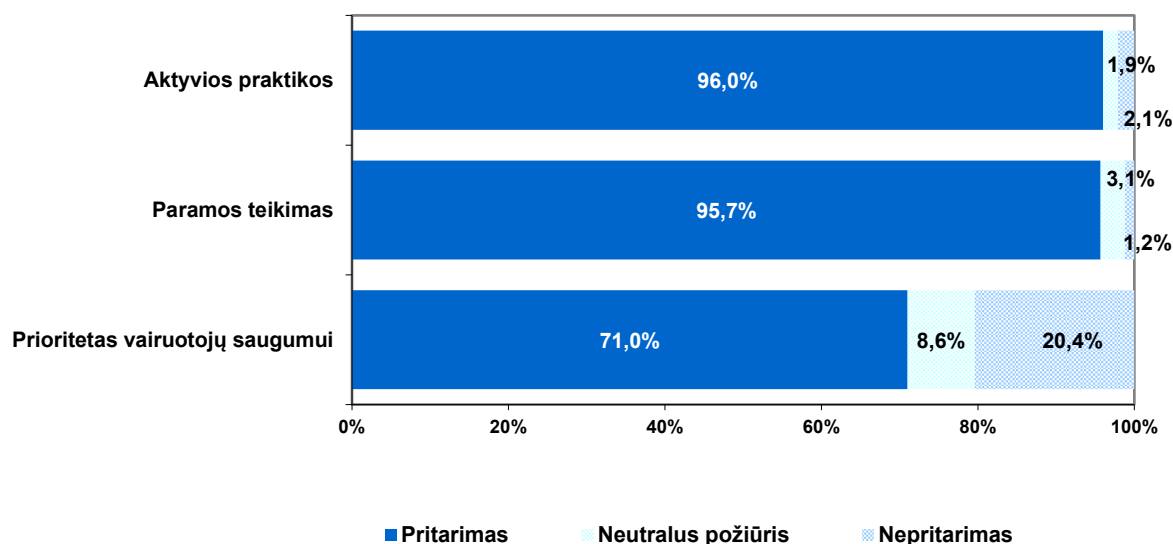
Norint sužinoti, organizacijos saugumo lygį iš organizacinės ir darbuotojų pusės, antroje anketos dalyje buvo pateikti organizacijos ir darbuotojų saugumo klimato teiginiai susiję su šios organizacijos darbo specifika. Pirmiausia aptarsime organizacijos saugumo klimato pateiktų teiginių vertinimus (žr. 6 priedą).

Analizuojant 6 priedo gautus rezultatus matoma, jog respondentų vertinimas buvo įvairus. Šios dalies teiginiai buvo sudaryti pagal teigiamą ir neigiamą požiūrį, todėl apklaustųjų nuomonė buvo ir teigiama ir neigiama. Neigiamas vertinimas, kai kuriuose teiginiuose buvo išreikštas kaip teigiamas, nes teiginiai buvo pateikti atsižvelgiant į organizacijos gerovę, o ne į darbuotojo saugumą. Didžioji dalis teiginių buvo vertinami teigiamai, tačiau buvo ir keletas teiginių, kuriuos apklaustieji vertino neigiamai. Iš visų teiginių trylikai teiginių apklaustieji pritarė, visiems likusiems septyniems nepritarė, nes šie teiginiai buvo neigiamo požiūrio į organizacijos saugumą. Tačiau buvo vienas teiginys („Vienam vadybininkui priskiria per daug vairuotojų, todėl mums sunku gauti reikiamą pagalbą“), kuriame apklaustųjų nuomonė pasidalino beveik per pusę, bet vis dėl to galutinis vertinimas šio teiginio buvo neigiamas. Taigi, tai įrodo, jog organizacijai reiktų susidomėti dėl vadybininkų darbo bei pagalvoti apie vadybos skyriaus plėtimą. Neutralios pozicijos vertinimo pasirinkimas pagal visus teiginius buvo nedidelis išskyrus vieną teiginį („Peržiūrės žurnalo įrašus (neatitikimus), net jei aš pristatysiu krovinį laiku“), kurio neutrali pozicija siekė net 28% viso vertinimo. Pagal aritmetinį vidurkį, matoma, kad aukščiausias vertinimas buvo teiginio „Tvarko sunkvežimius/įranga laiku“, o žemiausias „Užmerkia akis“, kai vadybininkas nesilaiko kai kurių saugos reikalavimų“. Taigi, galima sakyti, jog ši organizacija didelį dėmesį skiria transporto priemonių ir įrangos tvarkymui bei vadybininkų saugumo laikymasis yra svarbus aspektas įmonėje. Vertinimo kategorijos pasiskirstė gana įvairiai, dešimties teiginių dažniausias vertinimas buvo „visiškai sutinku“, šešiams teiginiams „visiškai nesutinku“ ir keturiems „sutinku“. Standartinis nuokrypis mažiausias (0,54) ties teiginiu „Tvarko sunkvežimius/įranga laiku“, tai reiškia,

jog apklaustųjų nuomonės buvo vieningiausios. Didžiausias (1,41) standartinis nuokrypis buvo ties teiginiu „Vienam vadybininkui priskiria per daug vairuotojų, todėl mums sunku gauti reikiamą pagalbą“, tai rodo, jog pagal šį teiginį apklaustųjų nuomonės buvo mažai vieningos. Variacijos koeficientas pasiskirstė gana įdomiai. Mažiausias (11%) buvo ties teiginiu „Tvarko sunkvežimius/įranga laiku“, tai reiškia, jog šiuo teiginiu apklaustųjų nuomonė mažai skyrėsi. Tačiau didžiausias (65%) „Kuria programas vairuotoju sveikatai gerinti (pvz: rekomenduoja dietas, specialius pratimus)“, tai reiškia, jog šiuo teiginiu respondentų nuomonė labiau išsiskirianti.

Apibendrinant galima sakyti, jog įmonėje saugumas yra labai svarbus aspektas. Respondentų nuomonė atskleidė, jog ši organizacija nuolat kelia organizacijos saugumo lygį bei jį tobulina. Be to, šiai organizacijai saugumo laikymasis yra žymiai svarbiau nei visi aspektai, kurie yra susiję su krovinių gabenimu.

Išanalizavus visus organizacijos saugumo klimato teiginius galime aptarti ir šių teiginių vertinimo požiūrį pagal sudarytas tris dimensijas (žr. 5 pav.).



5 pav. Organizacijos saugumo klimato požymių vertinimas, proc.

Pagal šiuos tyrimo rezultatus, matyti, jog požymių vertinimas pasiskirstė gana skirtingai. Įvairiausiai pagal požymių vertinimą pasiskirstė dimensijoje, kuri vadinasi prioritetas vairuotojų saugumui. Šioje dimensijoje didžioji dalis respondentų pritaria (71,0%) pateiktiems teiginiams, tačiau nemaža dalis respondentų šios dimensijos teiginiams nepitarė (20,4%). Visi teiginiai yra susiję su darbuotojų saugumu, tai reiškia, kad organizacija didesnę dėmesį skiria savo darbuotojų saugumui, o ne klientų svarbumui ar krovinių pristatymui laiku. Taip pat šioje dimensijoje buvo nemažas respondentų neutralumas (8,6%) pagal vieną teiginį, kuris buvo įvardintas taip „Peržiūrės žurnalo įrašus (neatitikimus), net jei aš pristatysiu krovinį laiku“. Apklaustieji pagal šį teiginį tikslaus atsakymo nežinojo, todėl rinkosi neutralumą, tai reiškia arba šis teiginys buvo netiksliai išdėstytas arba darbuotojai dar nebuvo susidūrę su tokiu atveju. Pagal kitas dvi dimensijas respondentų požiūris mažai kuom

skyrėsi. Abiejose dimensijose pritarimų vertinimas buvo didžiausias, o tarpusavyje jos tesiskyrė tik 0,3%. Neutralumo pozicija didesnė buvo paramos teikimo (3,1%) dimensijoje, o nepritarimų vertinimas buvo didesnis aktyvios praktikos (2,1%) dimensijoje. Tai rodo, jog respondentai pritaria, kad organizacijoje yra aktyvios praktikos ir paramos teikimas. Pagal aktyvios praktikos dimensiją galima teigti, jog organizacija ypač rūpinasi darbuotojų saugumu, jiems skiria didesnę prioritetą nei krovinio pristatymui, taip pat organizacija suteikia visą informaciją apie saugumą šioje profesijoje bei gerina saugumo lygį organizacijoje. Paramos teikimas yra susijęs su vadybininkais, tai tie asmenys, kurie kuruoja vairuotojus. Respondentai vienareikšmiškai pritarė, jog organizacija nesamdo vadybininkų, kuriems nerūpi vairuotojai, tačiau apklaustieji teigė, jog įmonėje vadybininkų trūksta, todėl yra sunkiau dirbti.

Apibendrinant galima sakyti, jog prioriteto vairuotojų saugumo dimensijos teiginiams respondentų požiūris yra įvairesnis, tai reiškia, kad šioje dalyje iškyla dar klausimų dėl tikslaus atsakymo.

Taip pat apžvelgime ir visų trijų dimensijų vertinimo vidutinį balą (žr. 6 pav.)



6 pav. Organizacijos saugumo klimato dimensijų vidutiniai balai

Pagal 6 paveikslėlį matoma, jog vidutinis balas visų dimensijų yra aukštas išskyrus prioriteto vairuotojų saugumui dimensija (3,98), kurio vidutinis balas yra mažiausias iš visų trijų dimensijų. Tai reiškia, jog šioje dimensijoje esančius teiginius respondentai vertina blogiausiai. Geriausiai respondentai vertina paramos teikimo (4,75) dimensijoje esančius teiginius, tai reiškia, jog įmonėje saugumo lygis yra gerai išvystytas.

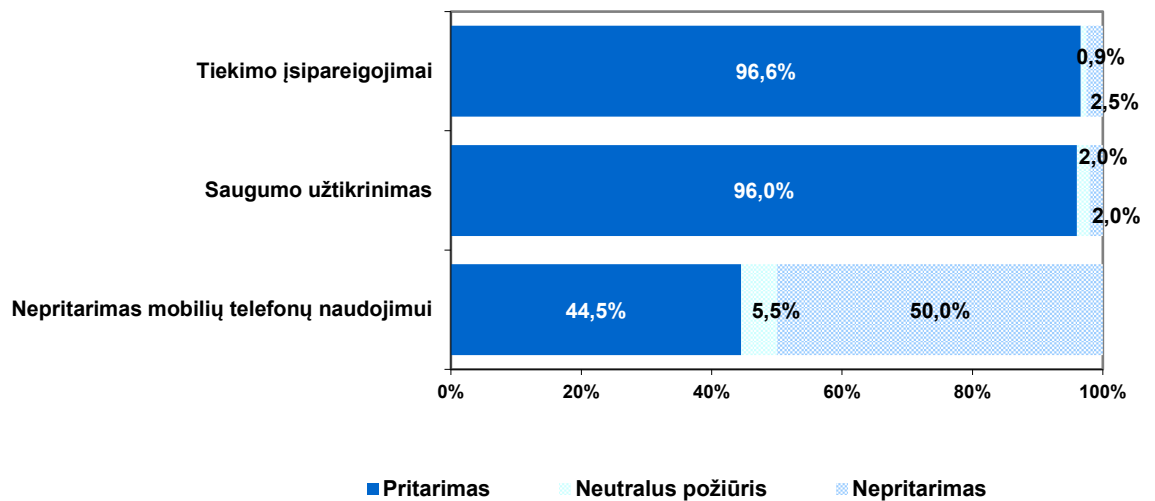
Sužinojus respondentų nuomonę apie organizacijos saugumo klimatą svarbu išsiaiškinti ir kokia yra apklaustųjų nuomonė dėl organizacijos elgesio su darbuotojais iš saugumo klimato pusės (žr. 7 priedą).

Analizuojant 7 priedo gautus rezultatus, taip pat matoma, jog jie pasiskirstė įvairiai. Pateikti teiginiai buvo suskirstyti į dvi grupes, tai reiškia, jog teiginiai buvo teigiamo ir neigiamo požiūrio. Pagal vertinimo rezultatus, matyti, jog respondentai pritarė tik 12 teiginių, o visiems likusiems nepritarė.

Respondentų nuomone didžiausias pritarimas buvo ties teiginiu „Yra efektyvus tarpininkas/problemų sprendėjas tarp manęs ir kliento (užsakovo)“, kurio vertinimo procentas buvo 100, tai reiškia, jog visi apklaustieji vienareikšmiškai pritarė šiam teiginiui. Didžiausias nepritarimas buvo dviejuose teiginiuose („Kartais ”užmerkia akis” dėl saugos reikalavimų, kai vėluojama pristatyt krovinį“; „Spaudžia mane važiuoti net tada, kai aš paskambinęs pasakau, kad jaučiuosi blogai ar esu pavargęs“), kurių nepritarimo vertinimas buvo vienodas, tai 98,8%. Tai rodo, jog įmonėje darbuotojų savijauta ir saugos reikalavimai yra svarbesni, nei krovinio vežimas ir pristatymas. Dviejuose teiginiuose („Tikisi, kad atsiliėpsiu į skambutį net tada, kai vairuoju“; „Nustoja kalbėti su manimi, jei jis/ji išgirsta, kad vairuoju“) vertinimas buvo ypač skirtingas, nes respondentų nuomonės skyrėsi ir vertinimo rezultatai pritarimo ir nepritarimo kategorijose pasiskirstė gana panašiai, tačiau, nors nedideliu procentu, bet respondentai šioms dviem teiginiais nepritarė. Tai rodo, jog mobiliųjų telefonų naudojimas vairuojant daugiausiai iššaukia nuomonių skirtumą. Neutralumo pozicija šio klausimyno teiginiuose buvo ypač maža, tai rodo, jog respondentai savo nuomonę išreiškia užtikrintai, tačiau tik ties vienu teiginiu „Nustoja kalbėt su manimi, jei jis/ji išgirsta, kad vairuoju“ neutralumo pozicija buvo didžiausia (6,1%), tai reiškia, kad šiuo atveju respondentai nežinojo tikslaus atsakymo arba toks atvejis jiems dar nebuvo įvykęs. Teiginių aritmetinis vidurkis svyravo nuo 1,23 iki 4,70. Aukštam vertinimui buvo priskirti 12 teiginių, o visi likusieji žemiausiam. Aukščiausias vertinimo vidurkis buvo teiginio „Norėtu, kad prieš krovinio pristatymą pirma pasirūpinčiau įrangos problemomis/gedimais, o žemiausias „Spaudžia mane važiuoti net tada, kai aš paskambinęs pasakau, kad jaučiuosi blogai ar esu pavargęs“. Taip yra todėl, kad aukščiausio vertinimo teiginys yra teigiamo požiūrio, o žemiausio yra neigiamo požiūrio. Respondentai rinkosi dažniausiai dvi vertinimo kategorijas, tai „visiškai sutinku“ ir „visiškai nesutinku“. Pagal standartinį nuokrypį beveik visuose teiginiuose apklaustųjų nuomonė buvo vieninga, išskyrus tris teiginius, kurių standartinis nuokrypis viršijo 1. Mažiausias apklaustųjų nuomonių vieningumas buvo ties teiginiu „Tikisi, kad atsiliėpsiu į skambutį net tada, kai vairuoju“, tai reiškia, kad šiame teiginyje apklaustųjų nuomonės ypač skyrėsi. Taip pat šiuo teiginiu ir variacijos koeficientas buvo didžiausias (59%), tai reiškia, kad pagal šį teiginį respondentų nuomonė labiausiai išsiskiria.

Apibendrinant gautus rezultatus, galima sakyti, jog darbuotojai iš savo pusės organizaciją vertina puikiai. Respondentų nuomonė, rodo, jog organizacija skiria dėmesį savo darbuotojams ir dažnai kalbasi su jais saugumo klausimais. Tačiau didžiausi skirtumai išryškėjo teiginiuose, kurie buvo susiję su mobiliaisiais telefonais, tai reiškia, jog šiais klausimais nėra vieno ir tikslaus atsakymo.

Darbuotojų saugumo klimato teiginiai buvo suskirstyti į tris dimensijas, kurias apžvelgsime pagal vertinimo požiūrį (žr. 7 pav.).

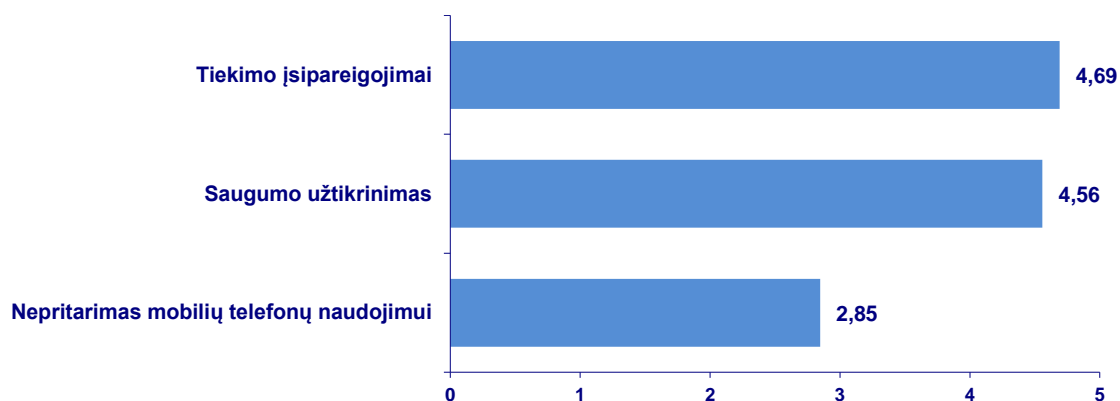


7 pav. Darbuotojų saugumo klimato požymių vertinimas, proc.

Analizuojant gautus rezultatus, matoma, jog didžiausias apklaustųjų vertinimo skirtumai buvo nepritarimas mobiliųjų telefonų naudojimo dimensijoje, kurioje visi teiginiai buvo susiję su mobiliaisiais telefonais. Tokio pobūdžio organizacijose mobilusis telefonas yra vienas iš svarbiausių įrenginių, todėl, kad pagrindinis informacijos perdavimas tarp organizacijos darbuotojų vyksta šiuo įrengiu. Respondentai šios dimensijos teiginiams nepritarė 50%, o pritarė 44,5%, tai reiškia, jog šios įmonės darbuotojai pritaria mobiliųjų telefonų naudojimui. Kitose dviejose dimensijose vertinimo skirtumai buvo nežymūs. Tiekimo įsipareigojimo ir saugumo užtikrinimo dimensijose pritarimo procentas buvo didžiausias lyginant su kitomis dviem vertinimo kategorijomis. Saugumo užtikrinimo dimensijoje neutralumo pozicijos ir nepritarimo vertinimo procentas buvo vienodas, tai yra po 2,0%, o visi kiti 96,0% priklausė pritarimo vertinimo kategorijai. Tiekimo įsipareigojimo dimensijoje neutralumo pozicija (0,9%) užėmė mažesnę dalį nei pritarimo (2,5%), o pritarimo vertinimo procentas buvo didžiausias, tai yra 96,6%.

Apibendrinant galima teigti, kad vertinimas pagal tiekimo įsipareigojimo ir saugumo užtikrinimo dimensijas yra gana panašus. Didžiausi vertinimo skirtumai buvo nepritarimas mobiliųjų telefonų naudojimui. Pagal šią dimensiją respondentų nepritarimas reiškė pritarimą mobiliųjų telefonų naudojimui. Taigi, galima daryti išvadą, jog mobilusis telefonas šios organizacijos darbuotojams yra gana svarbus, o taip yra todėl, kad pagrindinė informacijos perdavimo priemonė ir yra mobilusis telefonas.

Apžvelgus darbuotojų saugumo klimato trijų dimensijų vertinimo požiūrį yra svarbu peržvelgti ir jų vidutinį vertinimo balą (žr. 8 pav.).



8 pav. Darbuotojų saugumo klimato dimensijų vidutiniai balai

Pagal pateiktus duomenis, matyti, jog tiekimo įsipareigojimai (4,69) ir saugumo užtikrinimo (4,56) vidutiniai vertinimo balai yra panašūs ir tesiskiria tik 0,13. Tiekimo įsipareigojimo dimensijoje esantys teiginiai yra neigiamo pobūdžio, todėl aukščiausias vertinimo vidutinis balas ir yra būtent šioje dimensijoje, tai reiškia, jog šios dimensijos teiginiai yra sulaukę didesnio respondentų pritarimo. Mažiausias vertinimo vidutinis balas yra nepritartimas mobiliųjų telefonų naudojimui dimensijoje (2,85), tai reiškia, jog šios dimensijos teiginiai sulaukę mažesnio respondentų pritarimo.

Apibendrinant gautus tyrimo rezultatus pagal darbuotojų saugumo klimato dimensijų vidutinį balą, galima sakyti, jog darbuotojai pritaria mobiliųjų telefonų naudojimui. Be to, vienareikšmiškai pritaria, jog organizacija užtikrina darbuotojų saugumą bei tiekimo įsipareigojimai nėra svarbesni už darbuotojo saugumą.

Norint sužinoti vairuotojų elgesio ir saugumo klimato sąsajas, reikia ištirti koreliacijos ryšį, jam apžvelgti buvo sudaryta tam tikra lentelė (žr. 7 lentelę).

7 lentelė. Koreliaciniai ryšiai tarp Vairuotojų elgesio ir Saugumo klimato dimensijų (N = 82)

Testo subskalės	Tyčiniai pažeidimai	Apsirikimai	Vairavimo klaidos
Aktyvios praktikos	-0,152	0,003	0,050
	0,172	0,980	0,658
Prioritetas vairuotojų saugumui	-0,025	-0,262	-0,147
	0,821	0,017	0,187
Paramos teikimas	0,041	-0,186	-0,005
	0,716	0,094	0,964
Saugumo užtikrinimas	-0,207	-0,110	0,085
	0,062	0,324	0,450
Tiekimo įsipareigojimai	-0,0001	-0,163	0,132
	0,999	0,144	0,239
Nepritartimas mobiliųjų telefonų naudojimui	-0,141	-0,064	-0,198
	0,206	0,567	0,074

Pastaba:

** Patikimumas 0,01

* Patikimumas 0,05

Pearson'o koreliacijos koef.

0,6<r<=0,8	stiprus ryšys
0,4<r<=0,6	vidutinio stiprumo ryšys
0,2<r<=0,4	silpnas ryšys
0,1<=r<=0,2	labai silpnas ryšys

Analizuojant tyrimo rezultatus, matyti, jog koreliacinis ryšys tėra tik vienas, tai yra apsirikimai ir prioritetas vairuotojų saugumui ($r=-0,26$; $p=0,017$) tarpusavyje susiję atvirkščiu ir silpnu ryšiu, bet statistiškai patikimu koreliaciniu ryšiu. Tai reiškia, kad gerinant prioritetus vairuotojų saugumui automatiškai tikėtina, kad mažės apsirikimų atvejų ir atvirkščiai. Visų likusių dimensijų patikimumas yra didesnis už 0,05, tai reiškia, jog jos visos yra statistiškai nepatikimos.

Galima daryti išvadą, jog šioje organizacijoje atliktas tyrimas nepasitvirtino. Tai turbūt įvyko dėl to, jog įmonėje tiriamųjų skaičius buvo per mažas. Tyrimas tai patikimas ir validus, tačiau nepasitvirtino iš anksto kelta hipotezė, kad vairuotojų elgesys ir saugumo klimatas tarpusavyje susiję. O tam įtakos galėjo turėti ir sąlyginai mažas tiriamųjų skaičius. Tyrimai, kurie buvo atlikti su vairuotojų elgesio klausimynu tiriamųjų skaičius buvo apie 1000. Be to, Jungtinėse Amerikos valstijose atliktas sunkvežimių vairuotojų tyrimas naudojant saugumo klimato skalę, kurioje tiriamųjų skaičius buvo taip pat nemažesnis nei 1000. Tai reiškia, jeigu įmonė būtų didesnė arba būtų tyrimas atliktas kitokiu mastu tuomet tiriamųjų skaičius būtų didesnis bei rezultatai būtų visiškai kitokie.

Taip pat buvo atliktas koreliacinis ryšys tarp vairuotojų elgesio klausimyno ir saugumo klimato skalės išskirtų dimensijų (žr. 8 lentelę).

8 lentelė. Koreliaciniai ryšiai tarp Vairuotojo elgesio jungtinės ir Saugumo klimato dimensijų (N = 82)

Testo skalės	Vairuotojo elgesys
Aktyvios praktikos	-0,039
	0,731
Prioritetas vairuotojų saugumui	-0,198
	0,074
Paramos teikimas	-0,072
	0,518
Saugumo užtikrinimas	-0,098
	0,381
Tiekimo įsipareigojimai	-0,017
	0,877
Nepritarimas mobilių telefonų naudojimui	-0,176
	0,115

Pastaba:

** Patikimumas 0,01

* Patikimumas 0,05

Pearson'o koreliacijos koef.

0,6<r<=0,8	stiprus ryšys
0,4<r<=0,6	vidutinio stiprumo ryšys
0,2<r<=0,4	silpnas ryšys
0,1<=r<=0,2	labai silpnas ryšys

Analizuojant koreliacinį ryšį tarp vairuotojų elgesio klausimyno ir saugumo klimato skalės išskirtų dimensijų, matyti, jog visi tarpusavio ryšiai nepatikimi, nes yra didesni už 0,05 bei nėra labai žymūs. Taigi, galima daryti išvadą, jog vairuotojai tiek organizacinius, tiek darbuotojų saugumo klausimus nesieja su vairuotojų elgesiu. Tai reiškia, jog vairuotojo elgsenai saugumo klimato klausimai nedaro reikšmingos įtakos. Šios organizacijos tyrimai, parodo, jog įmonėje dirbančių vairuotojų elgsena nekelia problemų, todėl nėra didžiulio poreikio plėtoti saugumo aspektų. Tačiau, jeigu tik vairuotojų elgsena pablogėtų ir netgi taptu kritinė tuo atveju organizacijai reikėtų tobulinti bei stiprinti saugumo aspektus.

Taip pat toliau buvo išanalizuoti organizacijos bei darbuotojų saugumo klimato koreliaciniai ryšiai (žr. 9 lentelę).

9 lentelė. Koreliaciniai ryšiai tarp Organizacijos saugumo klimato ir Darbuotojų saugumo klimato dimensijų (N = 82)

Testo subskalės	Aktyvios praktikos	Prioritetas vairuotojų saugumui	Paramos teikimas
Saugumo užtikrinimas	,712** 0,000	,324** 0,003	,405** 0,000
Tiekimo įsipareigojimai	,312** 0,004	,612** 0,000	,634** 0,000
Nepritarimas mobilių telefonų naudojimui	0,163 0,142	0,109 0,330	0,086 0,441

Pastaba:

** Patikimumas 0,01

* Patikimumas 0,05

Pearson'o koreliacijos koef.

0,6<r<=0,8	stiprus ryšys
0,4<r<=0,6	vidutinio stiprumo ryšys
0,2<r<=0,4	silpnas ryšys
0,1<r<=0,2	labai silpnas ryšys

Pagal gautus rezultatus, matyti, jog nepritarimas mobilių telefonų naudojimui nesąveikauja su organizacijos saugumo klimatu arba ši įtaka yra labai nereikšminga. Tai reiškia, jog organizacijos darbuotojai mobiliųjų telefonų naudojimą netraktuoja, kaip vieno iš saugumo rodiklių, nes daugiau nei penktadalis vairuotojų teigia, jog mobiliųjų telefonų naudojimas nedaro jokios įtakos saugumui. Saugumo užtikrinimas tarpusavyje susijęs su prioritetu vairuotojų saugumui ($r=0,32$; $p=0,003$) bei paramos teikimu ($r=0,41$; $p=0,000$). Šie koreliaciniai ryšiai yra silpni, tiesioginiai ir statistškai patikimi. Taigi, galima teigti, jog didėjant saugumo užtikrinimui didėja prioritetas vairuotojų saugumui bei paramos teikimas.

Taip pat silpnu ryšiu, bet tiesioginiu bei statistiškai patikimu tarpusavyje susiję tiekimo įsipareigojimai ir aktyvios praktikos ($r=0,31$; $p=0,004$), galima teigti, jog didėjant tiekimo įsipareigojimams didėja ir aktyvios praktikos, kurios yra susijusios su organizacijos saugumo lygio kėlimu. Tiekimo įsipareigojimai ir prioritetas vairuotojų saugumui ($r=0,61$; $p=0,000$) bei paramos teikimas ($r=0,63$; $p=0,000$) tarpusavyje susiję vidutinio stiprumo koreliaciniu ryšiu ir yra tiesioginis bei statistiškai patikimas. Galima daryti išvadą, jog didėjant tiekimo įsipareigojimams didėja prioritetas vairuotojų saugumui bei paramos teikimas. Tai reiškia, jog atsiradus naujam bei svarbiam klientui arba kai krovinio pristatymas negali vėluoti yra didinami vairuotojo saugumo reikalavimai bei didėja vadybininkų darbas.

Be to, matyti, jog yra vienas stiprus ryšys, tiesioginis bei statistiškai patikimas, tai saugumo užtikrinimas ir aktyvios praktikos ($r=0,71$; $p=0,000$), kurios tarpusavyje yra labiausiai susijusios, galima teigti, jog didėjant saugumo užtikrinimui didėja ir aktyvios praktikos ir atvirkščiai. Tai reiškia, jog kuo labiau darbuotojai jaučiasi užtikrinti savo saugumu (pvz. organizacija suteikia bei nuolatos informuoja apie saugumo reikalavimus) tuo labiau organizacija tobulina ir kelia saugumo lygį.

Galima daryti išvadą, jog organizacijos saugumo klimatas ir darbuotojų saugumo klimatas turi didelių sąsajų įmonėje, kurioje buvo atliktas tyrimas, tai rodo, jog šioje įmonėje saugumas iš organizacijos ir darbuotojo pusės yra labai svarbūs.

Paskutiniu metu buvo išanalizuoti sąryšiai su sociodemografinėmis charakteristikomis. Šio tyrimo sociodemografinės charakteristikos buvo šeimyninė padėtis (vienišas, nevienišas), nepilnamečiai išlaikomi vaikai (turi vaikų, neturi vaikų), amžius ir darbo stažas įmonėje.

Pirmiausia buvo išanalizuoti šeimyninės padėties įtaką saugumo klimatui (žr. 10 lentelę).

10 lentelė. Saugumo klimatas ir šeimyninis statusas. Tikrinta Mano Vitnio U testu

Dimensijos (subskalės)	Rangų vidurkiai		Mann-Whitney U reikšmė	Statistinio reikšmingumo lygmuo, p
	Nevienišas (N = 53)	Vienišas (N = 29)		
Aktyvios praktikos	42,8	39,2	702,0	0,517
Prioritetas vairuotojų saugumui	39,2	45,8	645,0	0,224
Paramos teikimas	40,2	43,9	698,0	0,372
Saugumo užtikrinimas	41,2	42,1	751,0	0,865
Tiekimo įsipareigojimai	41,9	40,8	747,0	0,818
Nepritarimas mobilių telefonų naudojimui	47,0	38,5	608,5	0,042*

Pagal 10 lentelę, matyti, kad nepritarimą mobilių telefonų naudojimui labiau linkę pabrėžti poroje gyvenantys vairuotojai nei vieniši. Užfiksuotas statistiškai reikšmingas skirtumas ($p < 0,05$). Taip yra todėl, jog vieniši vairuotojai labiau naudojami mobiliaisiais telefonais, nes jie yra arba jauni arba socialiai aktyvūs internetinėse erdvėse. Šioje profesijoje mobilusis telefonas yra pagrindinė susisiekimo su kitais žmonėmis priemonė, tačiau kiekvienas vairuotojas individualiai renkasi, kaip dažnai ir kokiais atvejais jį naudoti. Visoms kitoms saugumo klimato dimensijoms šeimyninė padėtis neturi įtakos.

Taip pat buvo gauti tyrimo rezultatai apie šeimyninės padėties įtaką vairuotojų elgesiui (žr. 11 lentelę).

11 lentelė. Vairuotojų elgesys ir šeimyninis statusas. Tikrinta Mano Vitnio U testu

Dimensijos (subskalės)	Rangų vidurkiai		Mann-Whitney U reikšmė	Statistinio reikšmingumo lygmuo, p
	Nevienišas (N = 53)	Vienišas (N = 29)		
Tyčiniai pažeidimai	38,6	46,8	614,5	0,045*
Apsirikimai	38,9	46,2	631,5	0,049*
Vairavimo klaidos	39,4	45,4	655,5	0,268

Pagal gautus tyrimo rezultatus matyti, jog apsirikimus ir tyčinius pažeidimus labiau linkę toleruoti vieniši vairuotojai nei gyvenantys poroje. Nustatyti statistiškai reikšmingi skirtumai ($p \leq 0,05$). Vieniši vairuotojai yra labiau išsiblaškę, nėra didelio susikaupimo bei yra labiau linkę dažniau naudoti mobiliaisiais telefonais (pvz. trumposios pranešimo žinutės, socialiais tinklais), o visa tai turi didelės įtakos vairavimo elgesiui. Šie vairuotojai yra dažniau linkę daryti tyčinius pažeidimus ir apsirikimus kelyje, o tai yra blogas aspektas vairuotojų profesijoje, nes visi kelyje padaryti pažeidimai gali atnešti ne tik materialinę žalą, bet ir žmogaus gyvybei. Vairuotojas gyvenantis poroje yra atidesnis ir labiau susikaupęs, nes jis yra atsakingas ne tik už save, bet ir už savo artimuosius. Vairavimo klaidoms šeimyninė padėtis neturi įtakos.

Antruoju būdu tyrimo rezultatai buvo analizuojami pagal vairuotojus, kurie turi nepilnamečių išlaikomų vaikų ir buvo nagrinėjama ar šis aspektas turi įtakos saugumo klimatui (žr. 12 lentelę).

12 lentelė. Saugumo klimatas ir nepilnamečiai vaikai. Tikrinta Mano Vitnio U testu

Dimensijos (subskalės)	Rangų vidurkiai		Mann-Whitney U reikšmė	Statistinio reikšmingumo lygmuo, p
	Neturi vaikų (N = 54)	Turi vaikų (N = 28)		
Aktyvios praktikos	37,1	50,1	516,5	0,019*
Prioritetas vairuotojų saugumui	39,1	46,1	627,5	0,202
Paramos teikimas	40,8	42,8	720,5	0,650
Saugumo užtikrinimas	38,6	47,1	598,5	0,122
Tiekimo įsipareigojimai	39,9	44,6	670,5	0,357
Nepritarimas mobilių telefonų naudojimui	41,8	41,0	742,5	0,892

Pagal pateiktus rezultatus, matyti, jog nepilnamečių išlaikomų vaikų turėjimas įtakos neturi tik vienai saugumo klimato dimensijai. Aktyvioms praktikoms labiau linkę pritarti turintys nepilnamečių vaikų nei neturintys. Užfiksuotas statistiškai reikšmingas skirtumas ($p < 0,05$). Darbuotojams turintiems nepilnamečių vaikų yra svarbu, jog organizacijos saugumo lygis būtų aukštas, nes tai turi įtakos darbuotojų saugumui. Darbuotojai nori jaustis saugiais, o labiausiai tie, kurie turi nepilnamečių vaikų, nes jie turi būti ne tik finansiškai stabilūs, kad galėtų išlaikyti savo vaikus, tai yra juos aprūpinti visapusiškai, bet ir turi jaustis apsaugoti nuo visų grėšiančių pavojų. Visoms likusioms saugumo klimato dimensijoms turėjimas nepilnamečių vaikų neturi jokio pritarimo.

Taip pat buvo analizuojama ar turėjimas nepilnamečių išlaikomų vaikų turi įtakos vairuotojų elgesiui (žr. 13 lentelę).

13 lentelė. Vairuotojų elgesys ir nepilnamečiai vaikai. Tikrinta Mano Vitnio U testu

Dimensijos (subskalės)	Rangų vidurkiai		Mann-Whitney U reikšmė	Statistinio reikšmingumo lygmuo, p
	Neturi vaikų (N = 54)	Turi vaikų (N = 28)		
Tyčiniai pažeidimai	44,1	36,4	613,0	0,156
Apsirikimai	42,3	39,9	711,0	0,657
Vairavimo klaidos	44,9	34,9	570,5	0,049*

Pagal 13 lentelę, matyti, jog vairavimo klaidas labiau linkę toleruoti neturintys nepilnamečių vaikų nei auginantys nepilnamečius vaikus vairuotojai. Nustatytas statistiškai reikšmingas skirtumas ($p < 0,05$). Tai reiškia, jog vairuotojai neturintys vaikų dažniau padaro vairavimo klaidų nei turintys. Vairuotojai turintys nepilnamečių vaikų negali sau leisti daryti vairavimo klaidų, todėl, kad šie

vairuotojai jaučiasi ir supranta, jog yra atsakingi ne tik už savo vaikus, bet ir kitus asmenis. Taigi, šis aspektas gali būti vienas iš daugelio dėl ko šie vairuotojai netoleruoja vairavimo klaidų.

Dar vienas sociodemografinis aspektas, tai vairuotojų amžius, pagal kurį buvo žiūrima ar šis aspektas turi įtakos saugumo klimatui (žr. 14 lentelę).

14 lentelė. Saugumo klimatas ir amžius. Tikrinta Kruskalo Voliso H kriterijumi

Dimensijos (subskalės)	Rangų vidurkiai			χ^2 reikšmė	Statistinio reikšmingumo lygmuo, p
	21-35 metai (N = 29)	36-50 metų (N = 27)	51 m. ir daugiau (N = 26)		
Aktyvios praktikos	37,7	49,0	37,9	4,078	0,130
Prioritetas vairuotojų saugumui	41,8	45,4	37,2	1,615	0,446
Paramos teikimas	43,7	44,3	36,2	3,290	0,193
Saugumo užtikrinimas	42,6	43,4	38,3	0,717	0,699
Tiekimo įsipareigojimai	43,3	40,4	40,7	0,305	0,859
Nepritarimas mobilių telefonų naudojimui	33,3	38,0	52,3	10,321	0,006**

Analizuojant tyrimo rezultatus, matyti, jog nepritarimą mobilių telefonų naudojimui labiau linkę akcentuoti vyresni 51 m. ir daugiau vairuotojai, o jų naudojimą labiau linkę toleruoti jaunesni vairuotojai. Kuo vyresni vairuotojai, tuo aktyviau reiškia nepritarimą mobilių telefonų naudojimui. Užfiksuotas statistiškai reikšmingas skirtumas ($p < 0,05$). Jaunesni vairuotojai dažniausiai būna vėjavaikiai, kuriems mobilusis telefonas yra antrasis gyvenimas, todėl tokie vairuotojai labiau linkę naudotis mobiliuoju telefonu vairuojant transporto priemonę. Taip pat jaunesni vairuotojai turi mažiau patirties, tai reiškia, jog jie yra žymiau mažiau susidūrę su pavojais kelyje. Vyresnio amžiaus vairuotojai stengiasi laikytis saugumo reikalavimų, todėl nepitaria ir nesinaudoja mobiliaisiais telefonais vairavimo metu. Be to, vyresni vairuotojai pabrėžia, jog mobiliaisiais telefonais naudojami tik svarbiausiais atvejais arba poilsio metu. Visiems likusioms saugumo klimato dimensijoms vairuotojų amžius neturi jokios įtakos.

Taip pat buvo gauti rezultatai, kurių metu buvo siekiama išsiaiškinti ar vairuotojų amžius turi įtakos vairavimo elgesiui (žr. 15 lentelę).

15 lentelė. Vairuotojų elgesys ir amžius. Tikrinta Kruskalo Voliso H kriterijumi

Dimensijos (subskalės)	Rangų vidurkiai			χ^2 reikšmė	Statistinio reikšmingumo lygmuo, p
	21-35 metai (N = 29)	36-50 metų (N = 27)	51 m. ir daugiau (N = 26)		
Tyčiniai pažeidimai	46,5	39,7	37,8	2,150	0,341
Apsirikimai	47,2	36,4	40,5	3,002	0,223
Vairavimo klaidos	44,9	33,1	46,4	5,142	0,048*

Pagal 15 lentelės pateiktus rezultatus, matyti, jog vairavimo klaidas labiau linkę daryti jaunesni ir vyresni vairuotojai, o mažiausiai vidutinio amžiaus vairuotojai. Užfiksuotas statistiškai reikšmingas skirtumas ($p < 0,05$). Šie tyrimo rezultatai patvirtina iki šiol vyraujančią nuomonę, jog jaunesni vairuotojai yra eismo nelaimių rizikos grupė (Hatfield & Fernandes, 2009). Taip pat jaunesniems vairuotojams transporto priemonė yra ne vien tam, kad galėtų nuvykti į paskirtą vietą, tačiau dažnai ši priemonė būna jaunų vairuotojų poreikių tenkinimas (pvz. noras padaryti įspūdį bendraamžiams ir kt.). Be to, jaunesni vairuotojai dažniau linkę daryti vairavimo klaidas, nes jų vairavimo įgūdžiai yra žymiai mažesni nei vyresnio amžiaus vairuotojai. Tačiau pagal šiuos tyrimo rezultatus, matyti, jog vairavimo klaidas dažniau linkę daryti ne tik jauni vairuotojai, bet ir vyresni. Vyresnio amžiaus grupės vairuotojai vairavimo klaidas gali daryti dėl sveikatos problemų, tai reiškia, jog sulėtėja reakcija, pablogėja regėjimas ir kyla visos kitos sveikatos problemos. Visoms kitoms išvardintoms vairavimo elgesio dimensijoms vairuotojų amžius neturi įtakos.

Paskutinis sociodemografinis aspektas, tai darbuotojų darbo stažas įmonėje, pagal kurį buvo siekiama išsiaiškinti ar šis aspektas turi įtakos saugumo klimatui (žr. 16 lentelę) bei vairuotojų elgesiui (17 lentelę).

16 lentelė. Saugumo klimatas ir darbo stažas. Tikrinta Kruskalo Voliso H kriterijumi

Dimensijos (subskalės)	Rangų vidurkiai				χ^2 reikšmė	Statistinio reikšmingumo lygmuo, p
	Iki 1 metų (N = 26)	2-4 metai (N = 20)	5-9 metai (N = 23)	10 m. ir daugiau (N = 13)		
Aktyvios praktikos	33,9	46,5	42,5	47,1	4,321	0,229
Prioritetas vairuotojų saugumui	43,9	36,1	38,9	49,6	3,145	0,370
Paramos teikimas	42,8	39,9	42,8	39,3	0,584	0,900
Saugumo užtikrinimas	41,5	39,9	40,9	44,9	0,368	0,947
Tiekimo įsipareigojimai	43,4	40,7	41,6	38,9	0,414	0,937
Nepritarimas mobilių telefonų naudojimui	29,2	37,0	40,2	52,6	10,592	0,014*

Tyrimo rezultatai, rodo, jog didėjant darbo stažui įmonėje ir vairavimo patirčiai, auga nepritarimas mobilių telefonų naudojimui. Užfiksuotas statistiškai reikšmingas skirtumas ($p < 0,05$). Šioje dimensijoje pateikti teiginiai yra susiję su mobiliųjų telefonų naudojimu vairavimu metu, todėl buvo siekiama išsiaiškinti respondentų nuomonę dėl šio aspekto. Darbuotojų darbo stažas įmonėje turi įtakos, nes vairuotojas turėdamas didesnę darbo stažą yra jau buvęs susidūręs su tam tikromis problemomis, kurios yra susijusios su mobiliųjų telefonų naudojimu. Tai gali būti baudos už naudojimąsi mobiliu telefonu vairavimo metu, taip pat gali būti kelių eismo įvykiai dėl mobiliojo telefono naudojimo. Todėl vairuotojai, kurie jau yra buvę susidūrę su šiomis problemomis stengiasi jų daugiau nekartoti ir renkasi saugesnį vairavimo būdą nenaudojant mobiliųjų telefonų vairavimo metu. Mažiausiai nepritariančių šiai dimensijai yra vairuotojai turintys iki vienerių metų darbo stažą įmonėje. Dažniausiai šie vairuotojai nesupranta kylančių pavojų kelyje bei grėšiančių baudų už mobiliojo telefono naudojimą vairavimo metu.

17 lentelė. Vairuotojų elgesys ir darbo stažas. Tikrinta Kruskalo Voliso H kriterijumi.

Dimensijos (subskalės)	Rangų vidurkiai				χ^2 reikšmė	Statistinio reikšmingumo lygmuo, p
	Iki 1 metų (N = 26)	2-4 metai (N = 20)	5-9 metai (N = 23)	10 m. ir daugiau (N = 13)		
Tyčiniai pažeidimai	49,4	35,2	39,6	38,7	4,688	0,196
Apsirikimai	47,7	42,6	33,2	42,0	4,699	0,195
Vairavimo klaidos	49,3	42,7	32,6	39,9	6,257	0,100

Pagal 17 lentelės pateiktus duomenis, matyti, jog nepriklausomai nuo vairavimo patirties, darbuotojų elgesys skiriasi nežymiai. Statistiškai reikšmingi skirtumai nenustatyti ($p > 0,05$). Pagal rangų vidurkį matyti, jog turintys nedidelį darbo stažą yra labiau linkę daryti tyčinius pažeidimus, apsirikimus bei vairavimo klaidas, tačiau tai nėra statistiškai reikšmingi. Tai reiškia, jog šios organizacijos vairuotojų darbo stažas įmonėje neturi reikšmingos įtakos išvardintoms vairuotojų elgesio dimensijoms.

4.3. Interviu apklausos rezultatų pristatymas

Iškeltos trečiosios problemos hipotezės patikrinimui nuspręsta atlikti kokybinį tyrimą, kuriuo metu iš visų respondentų atsitiktiniu būdu buvo atrinkti 7 darbuotojai. Jiems buvo pateikti penki pagrindiniai klausimai susiję su rizika ir saugumu darbo vietoje, tai yra transporto priemonėje.

Kokybinio tyrimo pradžioje UAB „RBII“ tiriamiesiems buvo užduoti trys klausimai susiję su rizikomis bei jų išvengimu komandiruotės metu ir į ką kreipiasi iškilus tokiam įvykiui. Klausimai skambėjo taip: Su kokiomis rizikomis dažniausiai susiduriate komandiruotės metu, tai yra kelyje? Kokiais būdais stengiatės išvengti rizikų komandiruotės metu? Į kuriuos asmenis kreipiatės įvykus kokiam tai rizikingam įvykiui? (žr. 18 lentelę).

18 lentelė. Respondentų požiūris į rizikas keliuose bei jų išvengimo būdai.

Kategorija	Subkategorija	Irodančių teiginių skaičius	Irodantys teiginiai
Rizikos su kuriomis susiduria kelyje	Nelegalūs migrantai	5	I ₁ „<...>nelegalai lipantys į puspriekabes.“ I ₂ „Kalkene esantys nelegalai<...>.“ I ₃ „Babajų puolimas uoste<...>.“ I ₆ „<...>važiuojant į keltą bando įlipti nelegalai.“ I ₇ „Stabdantys kelią nelegalai ir lipantys į puspriekabę<...>“
	Kuro vagys	3	I ₂ „Sustojus parkinge prie Rumunų iškart ryte neberasi kuro bako<...>“ I ₄ „<...>vagys kur kurą vogia.“ I ₅ „<...>kuro vagystės.“
	Vilkikų kabinų bei puspriekabių apiplėšimai	3	I ₁ „<...>kabinų apiplėšimas.“ I ₂ „Daiktų vogimas iš kabinų<...>.“ I ₆ „Vagystės krovinių.“
	Oro sąlygos	2	I ₅ „<...>slidūs keliai.“ I ₇ „<...>užpustyti keliai, lijdros, kai prasideda.“
	Eismo įvykiai	2	I ₁ „Eismo įvykiai<...>“ I ₅ „<...>avarijos.“
Rizikų išvengimo būdai	Saugios, mokamos bei apšviestos stovėjimo aikštelės	7	I ₁ „Stoviu tik saugiose ir apšviestose aikštelėse<...>.“ I ₂ „Važiuoju tik į patikrintus ir žinomus jau parkingus ir nesistatau prie Rumunų mašinos.“ I ₃ „Stoju į mokamas aikšteles<...>“ I ₄ „Važiuoju į apšviestas aikšteles<...>.“ I ₅ „<...>apvažiuoju ir nestoju aikštelėse kur būna nesaugu.“ I ₆ „Stoviu tik žinomose ir apšviestose parkinguose<...>“ I ₇ „<...>atstoji su brangiu kroviniu darau tik mokomose aikštelėse, o kai nebrangus krovinyms stoviu tik apšviestose.“
	Saugojimosi priemonės nuo įsilaužimų	2	I ₁ „Kabinai abejas duris surišu šniūru<...>.“ I ₂ „<...>palieku švieselę kabinai.“
	Vairuoti ypač atsargiai	2	I ₅ „<...>važiuoju lėtai, kai slidūs keliai.“ I ₇ „Kai yra prisnigę vairuoju labai atsargiai<...>“
	Specifinis ženklavimas	3	I ₁ „Ant puspriekabės durų uždedu siūlą, tada matau ar kažkas lindo į puspriekabę<...>.“ I ₃ „<...>puspriekabės durų spyną apvynioju baltu siūlu.“ I ₆ „<...>prieš einant miegoti puspriekabės durų spynoje užkišu cigaretę.“
Asmenys į kuriuos kreipiamasi įvykus rizikingam įvykiui	Direktorius	2	I ₁ „Įvykus eismo įvykiui skambinu direktoriui ir klausiu ką daryti.“ I ₃ „<...>prilipus babajams skambinu pranešti vadovui.“
	Direktoriaus pavaduotoja	1	I ₄ „<...>skambinu Almai.“
	Vadybininkai	4	I ₂ „<...>susidūrus su kokia tai rizikinga skambinu iškart vadybininkui.“ I ₅ „Avarijai įvykus skambinu vadybininkui<...>.“ I ₆ „Dėl visų įvykių skambinu pirmiausia vadybininkui savo.“ I ₇ „Pranešu Valdui vadybininkui.“

Remiantis tiriamųjų duomenimis išryškėja penkios pagrindinės bei dažniausiai pasitaikančios rizikos komandiruotės metu, tai nelegalūs migrantai, kuro vagys, vilkikų kabinų bei puspriekabių apiplėšimai, oro sąlygos ir eismo įvykiai. Dažniausiai apklaustieji teigė, jog pagrindinė rizika yra

nelegalūs migrantai („<...>nelegalai lipantys į puspriekabes.“). Tačiau, kiti mano, jog kuro vagystės („Sustojus parkinge prie Rumunų iškart ryte neberasi kuro bake<...>“) ir vilkikų kabinų bei puspriekabių apiplėšimai („<...>kabinų apiplėšimas.“; „Vagystės krovinių.“) yra taip pat viena iš reikšmingų rizikų kelyje, o mažai reikšmingos buvo oro sąlygos („<...>užpustyti keliai, lijudros, kai prasideda.“) bei eismo įvykiai („<...>avarijos.“). Pagal šias rizikas tiriamieji pateikė keturis pagrindinius būdus, kaip stengiasi jų išvengti. Visi apklaustieji vieningai teigė, jog vienas iš svarbiausių būdų, tai saugios, mokamos bei apšviestos aikštelės („<...>atstoji su brangiu kroviniu darau tik mokomose aikštelėse, o kai nebrangus krovinyms stoviu tik apšviestose.“). Tačiau taip pat dar vienas iš reikšmingesnių būdų yra specifinis ženklavimas, kuriuos vairuotojai yra patys susigalvoję. Respondentai dažniausiai teigė, jog naudojami siūlo ženklavimai, kuris teisingiausias ir patikimiausias išvengiant apiplėšimų ar nelegalių migrantų („Ant puspriekabės durų uždedu siūlą, tada matau ar kažkas lindo į puspriekabę<...>.“). Be to, buvo paminėtas ir dar vienas specifinis ženklas, tai cigaretė („<...>prieš einant miegoti puspriekabės durų spynoje užkišu cigaretę.“), tačiau respondentų teigimu jį nėra labai patikimas, nes blogu oru ji gali iškristi ar net sušlapti, todėl nežinoma ar kažkas bandė įlipti ar ne. Kiti du mažiau reikšmingi būdai, kuriuos paminėjo, kai kurie respondentai, tai saugojimo priemonės nuo įsilaužimų bei atsargus vairavimas. Be to, buvo norima sužinoti į kokį asmenį kreipiasi įvykiui įvykus, tai tiriamieji teigė, jog dažniausiai tokiais atvejais kreipiasi į vadybininkus („<...>susidūrus su kokia tai rizikinga skambinu iškart vadybininkui.“), kurie juos kuruoja. Antrasis asmuo į kurį kreipiasi yra direktorius, tačiau, tai nurodė tik du tiriamieji, kurie teigė, jog pirmiausia bando kreiptis į vadybininkus, bet kai su jais neįmanoma susiekti skambina vadovui. Taip pat buvo vienas tiriamasis, kuris teigė, jog jis kreipiasi tokiu atveju į direktoriaus pavaduotoją.

Apibendrinant tyrimo rezultatus, paaiškėja jog šių darbuotojų profesija yra tikrai gana rizikinga, todėl jie turi būti atsargūs ir mokėti apsisaugoti nuo visų iškilusių rizikų, nes organizacija nuo išvardintų rizikų apsaugoti nelabai gali. Taip yra todėl, nes tokių profesijų darbuotojų darbo vieta yra mobili. Be to, pagal respondentų išsakytas mintis, išaiškėja, jog asmuo į kurį kreipiasi įvykus tokiame įvykiu yra vadybininkas. Taip yra todėl, nes vairuotojus kuruoja vadybininkai ir didžiąją laiko dalį jie kontaktuoja su jais dėl visų iškilusių klausimų.

Taip pat šiuo tyrimu buvo norima sužinoti dar kelių aspektų, kurie susiję su pačia organizacija. Buvo norima sužinoti, ar organizacija dar turi ką pagerinti dėl saugumo vairuotojų atžvilgiu bei buvo norima sužinoti kokiais būdais organizacija kontaktuoja su darbuotojais. Taigi, klausimai skambėjo taip: Ką pasiūlytumėt organizacijai, kad tai pagerintų jūsų saugumą darbo metu? Kokiais būdais organizacija informuoja apie rizikas komandiruotės metu? (žr. 19 lentelę).

19 lentelė. Požiūris susijęs su organizacija.

Kategorija	Subkategorija	Įrodančių teiginių skaičius	Įrodantys teiginiai
Organizacijos saugumo gerinimas vairuotojų atžvilgiu	Belaidė apsaugos sistema	3	I ₁ „<...>signalizacijas įdėt puspriekabėse.“ I ₂ „<...>skambutis, kuris praneštu jei duris būtų atidarytos.“ I ₆ „<...>kažkokią sistemą kuri praneštu apie durų atidarymą.“
	Vaizdo registratoriai	1	I ₅ „<...>į mašinas sudėt vaizdo registratorius, galės pamatyti avarijas ir kas yra kaltas.“
Organizacijos informavimo būdai apie rizikas komandiruočių metu	Susirinkimai	1	I ₁ „Vadovams metų gale padaro susirinkimą vairuotojams.“
	Vairuotojų atmintinė	2	I ₄ „Įdarbinant paduoda atmintinę<...>.“ I ₇ „<...>Alma duoda atmintines.“
	Trumpieji pranešimai į mobiliuosius telefonus	3	I ₁ „<...>sms iš vadovo.“ I ₃ „Direktoriaus žinutės į telefonus.“ I ₅ „<...>gaunu sms žinutes nuo direktoriaus.“

Analizuojant respondentų atsakymus matoma, jog organizacijos saugumo gerinimui vairuotojų atžvilgiu yra dar kur tobulėti. Respondentai siūlo įmonei įsigyti ir įtaisyti belaidę apsaugos sistemą („<...>signalizacijas įdėt puspriekabėse.“). Jų nuomonė, jog šis būdas sumažintu apiplėšimus ir vairuotojas būtų labiau apsaugotas. Be to, buvo vienas respondentas, kuris teigė, jog įmonė turėtų įsigyti vaizdo registratorius („<...>į mašinas sudėt vaizdo registratorius, galės pamatyti avarijas ir kas yra kaltas.“), nes tuomet organizacijai būtų lengviau sužinoti apie įvykčius eismo įvykius bei būdų daugiau įrodymų draudimo bendrovėms. Apie organizacijos informavimo būdus buvo įvairių atsakymų, tačiau daugiausia tiriamųjų teigia, jog juos dažniausiai informuoja pranešimu į mobilųjį telefoną („<...>gaunu sms žinutes nuo direktoriaus.“). Jų nuomonė šis būdas yra geriausias ir greičiausias, nes šiais laikais mobiliuosius telefonus turi kiekvienas. Taip pat buvo paminėti dar du būdai, tai susirinkimai ir vairuotojų atmintinės, kurios nėra tokios reikšmingos ir svarbios.

Apibendrinant, galima teigti, jog organizacija dar turi būdų, kaip galėtų užtikrinti darbuotojų saugumą tokioje darbo vietoje, tai yra belaidė apsaugos sistema ir vaizdo registratoriai, o informavimo būdas greičiausias ir patikimiausias yra trumpieji pranešimai į mobiliuosius telefonus.

4.4. Kiekybinio ir kokybinio tyrimų apibendrinimai ir diskusija

Šiame darbe buvo siekiama nustatyti organizacijos saugumo klimato ir profesionalių vairuotojų elgesio sąsajas.

Kiekybiniu tyrimu buvo bandoma atsakyti į klausimą ar UAB „RBII“ įmonėje dirbančių profesionalių vairuotojų elgesys yra tiesiogiai susijęs su šios organizacijos saugumo klimatu. Pirmiausia buvo apžvelgti kiekvienoje anketoje pateiktų teiginių rezultatai. Išnagrinėjus visus respondentų atsakymus buvo prieita išvados, jog visų respondentų atsakymai skyrėsi nežymiai, tačiau buvo pastebėta,

jog iš pateiktų 64 teiginių tik ties 5 teiginiais nuomonės išsiskyrė labiausiai („Nekantraujate, kai kitas lėtai važiuoja“, „Peržiūrės žurnalo įrašus (neatitikimus), net jei aš pristatysiu krovinį laiku“, „Vienam vadybininkui priskiria per daug vairuotojų, todėl mums sunku gauti reikiamą pagalbą“, „Tikisi kad atsiliėpsiu i skambutį net tada, kai vairuoju“, „Nustoja kalbėti su manimi, jei jis/ji išgirsta, kad vairuoju“).

Vairuotojų elgesio klausimyno ir organizacijos bei darbuotojų saugumo klimato teiginiai buvo suskirstyti po tris dimensijas pagal kurias apžvelgtas respondentų vertinimas. Vairuotojų elgesio klausimyno trijose dimensijose respondentų nuomonės nežymiai keitėsi, tačiau organizacijos bei darbuotojų saugumo klimato išskirtose dimensijose išskyrė tik po vieną dimensiją. Organizacijos saugumo klimato žymiausias respondentų nuomonių pasikeitimas buvo pastebimas ties prioritetas vairuotojų saugumui. Taip pat ir darbuotojų saugumo klimato išskirtose dimensijose buvo pastebėtas didžiausias respondentų nuomonių pasiskirstymas ties dimensija, kuri buvo įvardinta, kaip nepritarimas mobiliųjų telefonų naudojimui.

Mažiausi vidutinio vertinimo balai buvo pastebėti vairuotojų elgesio klausimyne išskirtose dimensijose iš kurių didžiausias vidutinis vertinimo balas siekė iki 1,53, o mažiausias 1,42, kuris rodo, jog respondentų nuomone tyčiniai pažeidimai yra daromi mažiausiai. Didžiausi vidutinio vertinimo balai buvo pastebėti organizacijos saugumo klimato išskirtose dimensijose iš kurių didžiausias vidutinis vertinimo balas siekė iki 4,75, tai reiškia, jog respondentų nuomone paramos teikimo dimensija yra vertinama geriausiai, o blogiausiai yra vertinamas prioritetas vairuotojų saugumui, kurio vidutinis balas 3,98. Taip pat darbuotojų saugumo klimato išskirtose dimensijose buvo pastebėti gana aukšti vidutinio vertinimo balai. Didžiausias vidutinis vertinimo balas tiekimo įsipareigojimo dimensijoje, tai reiškia, jog ši dimensija susilaukė didžiausio respondentų pritarimo, o mažiausio pritarimo susilaukė ties nepritarimas mobiliųjų telefonų naudojimui.

Svarbiausias klausimas į kurį buvo bandoma atsakyti – tai organizacijos saugumo klimato ir profesionalių vairuotojų elgesio sąsajos. Kadangi nebuvo rasta būtent tokio paties tipo tyrimu, kurie visiškai atitiktų keliamą problemą, todėl buvo remiamasis panašiais tyrimais, kurie būtų susiję su organizacijos saugumo klimatu ir profesionalių vairuotojų elgesiu.

Iškeltos problemos hipotezė šioje organizacijoje nepasitvirtino. Tyrimas patikimas ir validus, tačiau nepasitvirtino iš anksto iškelta hipotezė. Taip įvyko dėl to, jog įmonėje tiriamųjų skaičius buvo per mažas. Pagal Wills'o, Watson'o ir Biggs'o (2006) atliktą tyrimą rezultatai atskleidė, jog organizacijos saugumo klimatas yra susijęs su pavojingu vairuotojų elgesiu. Šių autorių tyrimas pasitvirtino, nes tyrime dalyvavo apie 323 respondentus. Taip pat kituose tyrimuose (pvz. Stelmokienė ir kt., 2013, Endriulaitienė ir kt., 2013), kuriuose buvo tiriamas tik vairuotojų elgesys mažiausias tiriamųjų skaičius buvo apie 1000. Taip pat Huang'o ir bendraautorių atliktas tyrimas, kuris susijęs su sunkvežimio vairuotojais ir organizacijos saugumo klimatu. Šio tyrimo tiriamųjų skaičius siekė apie

2000 respondentų. Atsižvelgiant į jau padarytus panašius tyrimus Lietuvoje bei pasaulyje, galima daryti išvadą, jog norint kad tokio tyrimo hipotezė pasitvirtintų, būtina turėti didelį respondentų skaičių, t.y. tyrimą atlikti rajono arba visos šalies mastu bei didelėse Lietuvos transporto įmonėse (pvz. UAB „Vlantana“, UAB „Girteka Logistics“ ir kt.).

Atlikus tyrimą šioje organizacijoje buvo aiškiai pastebėtos organizacijos ir darbuotojų saugumo klimato sąsajos. Nepritartimas mobiliųjų telefonų naudojimas neturi jokių sąsajų nei su viena išskirta darbuotojų saugumo klimato dimensija. Visos kitos organizacijos bei darbuotojų saugumo klimato išskirtos dimensijos yra tarpusavyje susijusios daugiausiai silpnu ryšiu, bet taip pat tarp kai kurių dimensijų yra ir vidutinio stiprumo bei stipraus ryšio sąsajų.

Pagal sociodemografinius charakteristikos sąryšius buvo pastebėta, jog vairuotojų elgesiui ir organizacijos bei darbuotojų saugumo klimatui įtakos turi šeimyninė padėtis, turėjimas nepilnamečių vaikų, amžius ir darbo stažas įmonėje, išskyrus vairuotojų elgesiui darbo stažas įmonėje neturi jokios įtakos, nes nebuvo užfiksuotas statistiškai reikšmingas skirtumas.

Apibendrinant tyrimo rezultatus, galima sakyti, jog kiekybinis tyrimas organizacijoje nepasitvirtino, taip įvyko dėl to, kad tiriamųjų skaičius buvo per mažas. Tačiau, kokybiniu tyrimu paaiškėjo pagrindinės rizikos kelyje, tai yra nelegalūs migrantai, kuro vagys, vilkikų kabinų bei puspriekabių apiplėšimas, oro sąlygos ir eismo įvykiai. Visoms išvardintoms rizikoms buvo išvardinti išvengimo būdai, tačiau pagrindiniais įvardino tik du, tai saugios, mokamos bei apšviestos aikštelės ir specifinis ženklavimas. Taip pat buvo išsiaiškinta, jog yra dar būdų, kaip galėtų organizacija apsaugoti savo darbuotojus. Buvo pateikti būdai, tai belaidės saugojimo sistemos, respondentų nuomone ši sistema apsaugotų ne tik patį darbuotoją, bet ir krovinį ir vaizdo registratorius, kuriuo būtų galima užfiksuoti visus eismo įvykius, o tai pagelbėtų ne tik vairuotojui, bet ir organizacijai.

IŠVADOS IR REKOMENDACIJOS

1. Kiekvienos organizacijos vadovui yra svarbu, jog jų darbuotojai darbo vietoje jaustųsi saugiais. Vadovams tai yra labai svarbus uždavinys, nes nuo to priklauso ir jų patiriamos išlaidos. Dauguma atliktų tyrimų rodo, jog dažniausiai eismo įvykiai yra susiję su darbu skirtingomis transporto priemonėmis, tai reiškia, kad ši problema dažniausiai akcentuojama transporto sektoriuje. Šios profesijos darbuotojai per dieną nuvažiuoja didelius atstumus, todėl avarijų rizika yra žymiai didesnė nei tada, kai vairavimas yra išvis nesusijęs su darbu. Taigi galima daryti išvadą, jog transporto sektoriuje saugumo užtikrinimas yra ypač svarbus. Taip pat daugelis tyrimų teigia, jog vis didesnę dalį eismo įvykių lemia žmogiškasis faktorius, t.y. paties eismo dalyvio elgesys. Atliktų mokslinių tyrimų duomenys rodo, jog eismo dalyviai (jų charakteristikos, priimami sprendimai ir elgesys) gali paaiškinti iki 90 % visų keliuose įvykusių autoįvykių. Taigi, transporto sektoriaus įmonėms yra svarbu, jog jų darbuotojai būtų užtikrinti saugumu darbo vietoje bei laikytųsi visų saugumo reikalavimų.
2. Mokslinė literatūra atskleidė, jog saugumo klimatas nurodo darbuotojų išreiškimą suvokimą apie jų organizacijos politiką, procedūras ir praktikas, kadangi jie yra susiję su įmonės verte ir svarba saugumo atžvilgiu. Taip pat, remiantis teoriniais sprendimais buvo nustatyta, jog vairuotojų elgesys, kuris dažniausiai sukelia įvairius sužalojimus, autoįvykius ir kurie neretai baigiasi mirtimi, dažniausiai yra siejamas su rizikingo vairavimo sąvoka. Rizikingas vairavimas susideda iš tokių komponentų, kaip greičio viršijimas, kelių juostų pažeidimas, važiavimas neprisėgus saugos diržu, važiavimas pavartojus narkotinių medžiagų, mieguistumas vairuojant, naudojimas mobiliuoju telefonu vairuojant ir kt. Išanalizavus teorinius sprendimus buvo prieita išvados, jog saugumo klimatui užtikrinti turi įtakos ir organizacijos struktūriniai veiksniai ir darbuotojų elgesys. Tai reiškia, jog ne vien tik įmonė turi rūpintis visų darbuotojų saugumu, tačiau ir pats darbuotojas turi nemažai įtakos organizacijos saugumui. Todėl šie du aspektai turi didelių sąsajų tarpusavyje bei stipriai išryškėja transporto sektoriuje.
3. Tyrimas buvo atliktas kiekybiniu ir kokybiniu metodu. Iš viso šiame tyrime dalyvavo 82 respondentai iš kurių pasirinktinai 7 apklaustieji dalyvavo interviu. Kiekybiniam metodui atlikti buvo naudojamas Vairuotojų elgesio klausimynas (angl. Driver Behaviour Questionnaire – DBQ) ir Saugumo klimato skalė. Vairuotojų elgesio klausimynas buvo sudarytas iš 24 teiginių, o saugumo klimato skalė iš 40. Respondentų buvo prašoma įvertinti kiekvieną iš pateiktų teiginių ir pažymėti priimtinausią teiginį pagal 5 balų Likerto skalę (nuo visiškai nesutinku iki visiškai sutinku). Kiekybinio tyrimo duomenų analizė atlikta naudojant SPSS programa, kurios pagalba buvo apskaičiuoti visi tyrimo rezultatai. Kokybiniam metodui atlikti buvo naudojamas struktūrizuotas interviu tipas. Pritaikius šį tipą klausimai buvo numatyti iš anksto ir interviu metu mažai kas keisis. Todėl vairuotojams buvo užduoti penki pagrindiniai klausimai.

4. Atlikus kiekybinį tyrimą buvo nustatyta, jog pagal kiekvienos anketos gautus rezultatus visų respondentų atsakymai skyrėsi nežymiai, tačiau buvo pastebėta, jog iš pateiktų 64 teiginių tik ties 5 teiginiais nuomonės išsiskyrė labiausiai. Šiuo tyrimu taip pat buvo bandoma atsakyti į klausimą ar UAB „RBII“ įmonėje dirbančių profesionalių vairuotojų elgesys yra tiesiogiai susijęs su šios organizacijos saugumo klimatu. Tačiau atliktas tyrimas parodė, jog iškeltos problemos hipotezė UAB „RBII“ organizacijoje nepasitvirtino. Nors pagal atliktą tyrimo metodologiją buvo nustatyta, jog šis tyrimas yra patikimas ir validus, tačiau šioje organizacijoje iš anksto iškelta hipotezė nepasitvirtino. Taip įvyko dėl to, jog įmonėje tiriamųjų skaičius buvo per mažas. Taigi galima daryti išvadą, jog šį tyrimą gali atlikti tik rajono ir Lietuvos mastu arba didelėse įmonėse (pvz. UAB „Vlantana“; UAB „Girteka Logistics“ ir kt.). Atliktas tyrimas atskleidė, jog UAB „RBII“ organizacijoje buvo aiškiai pastebėtos organizacijos ir darbuotojų saugumo klimato sąsajos. Be to, pagal sociodemografinius charakteristikos sąryšius buvo pastebėta, jog vairuotojų elgesiui ir organizacijos bei darbuotojų saugumo klimatui įtakos turi šeimyninė padėtis, turėjimas nepilnamečių vaikų, amžius ir darbo stažas įmonėje, išskyrus vairuotojų elgesiui darbo stažas įmonėje neturi jokios įtakos, nes nebuvo užfiksuotas statistiškai reikšmingas skirtumas. Kokybinio tyrimo metu buvo išsakytos respondentų nuomonės apie rizikas keliuose bei jų išvengimo būdus ir į kurį asmenį kreipiasi įvykus rizikingam įvykiui. Paaiškėjo, jog dažniausia rizika kelyje yra susijusi su nelegaliais migrantais. Šiai rizikai išvengti respondentai pateikė įvairių būdų, tai saugomos, mokomas bei apšviestos aikštelės, specifinis ženklavimas ir kt. Nustatyta, jog dažniausiai darbuotojai kreipiasi į vadybininkus, kurie juos kuruoja. Be to, buvo išsakytos nuomonės dėl organizacijos saugumo tobulinimo bei informavimo. Respondentai teigia, jog ši organizacija turėtų pagalvoti apie dar du saugumo užtikrinimo būdus. Taip pat respondentai, teigė, jog geriausias organizacijos informavimo būdas dėl rizikų yra pranešimai mobiliuoju telefonu. Apibendrinant atliktą tyrimą, galima sakyti, jog UAB „RBII“ organizacijos saugumui įtakos neturi vairuotojų elgesys, tai reiškia, jog šios įmonės saugumo lygis yra gana aukštas ir darbuotojai yra patenkinti organizacijos saugumo užtikrinimu.

Suformuluotos išvados leidžia pateikti UAB „RBII“ vadovui tam tikras rekomendacijas:

1. Atsižvelgiant į respondentų nuomonę, organizacija turėtų pagalvoti apie belaidę apsaugos sistemą, kuri darbuotojams praneštu apie įsilaužimus į vilkiko puspriekabę. Įdiegus šias apsaugos sistema darbuotojams užtikrintu dar didesnę saugumą bei tuo pačiu kroviniai būtų apsaugoti ir organizacija patirtų mažiau išlaidų dėl krovinių sugadinimo.
2. Taip pat įmonės vadovas turėtų pagalvoti apie vaizdo registratorius transporto priemonėse. Respondentų nuomone šis įrenginys padėtų vadovui sužinoti apie visus įvykusius autoįvykius bei įvairius atsitikimus. Šis įrenginys įmonei padėtų lengviau perduoti informaciją draudimo

bendrovėms. Tai reiškia, kad įmonės darbuotojams nereiktų sugaišti daug laiko užpildant visus dokumentus, kurie turi būti perduoti draudimo bendrovėms bei greičiau vyktų bendravimas tarp organizacijos ir draudimo bendrovių.

3. Svarbiausia rekomendacija įmonės vadovui, tai nesumažinti saugumo lygio organizacijoje bei toliau kelti darbuotojų pasitenkinimą saugumo klausimais.

LITERATŪROS SĄRAŠAS

- Anastazi, A., Urbina, S. (2001). [Анастази, А., Урбина, С.] Психологическое тестирование. Санкт-Петербург: Питер.
- Arlauskienė, R., & Endriulaitienė, A. (2010). Lietuvos organizacijose dirbančių vairuotojų įsipareigojimo organizacijai ir rizikingo vairavimo sąsajos. Organizacijų vadyba: sisteminiai tyrimai, 2010, nr. 55, p. 7-22.
- Beus, J. M., Payne, S. C., Bergman, M. E., & Arthur Jr, W. (2010). Safety climate and injuries: an examination of theoretical and empirical relationships.
- Bitinas, B. (1998). Ugdymo tyrimų metodologija. Vilnius: Jošara.
- Burlačiuk, L.F., Morozov, S.M. (2000). [Бурлачук, Л.Ф., Морозов, С.М.] Словарь-справочник по психодиагностике. Санкт-Петербург: Питер.
- C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE KATEGORIŲ MOTORINIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ VAIRUOTOJŲ MOKYMO PRADINEI PROFESINEI KVALIFIKACIJAI ĮGYTI IR VAIRUOTOJŲ PERIODINIO PROFESINIO MOKYMO TVARKOS APRAŠAS (2011). Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija. [žiūrėta 2017 12 02]. Prieiga per internetą: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.392291>
- Christian, M. S., Bradley, J. C., Wallace, J. C., & Burke, M. J. (2009). Workplace safety: a meta-analysis of the roles of person and situation factors.
- Clarke, D. D., Ward, P., Bartle, C., & Truman, W. (2005). An in-depth study of work-related road traffic accidents. *Road Safety Research Report*, (58).
- Čėsniėnė, I., & Kašinska, A. (2011). Agresyvus vairavimas: vairuotojų agresyvumo, pykčio ir saviveiksmingumo sąsajos. *Psychology*, 43, 63-77.
- Dainauskas, S., & Bražukienė, I. (2013). Lietuvos automobilių kelių avaringumo teritorinė analizė. *Geografija*, 49(1).
- Endriulaitienė, A., Šeibokaitė, L., Markšaitytė, R., Žardeckaitė-Matulaitienė, K., Prancėvičienė, A., & Stelmokienė, A. (2013). Skirtingų grupių vairuotojų savižina vertinamo rizikingo vairavimo ir asmenybės bruožų sąsajos. *Psichologija*, 48(1), 20-38.
- Glendon, A. I., & Stanton, N. A. (2000). Perspectives on safety culture. *Safety Science*, 34(1), 193-214.
- Guldenmund, F. W. (2000). The nature of safety culture: a review of theory and research. *Safety science*, 34(1), 215-257.
- Hatfield, J., & Fernandes, R. (2009). The role of risk-propensity in the risky driving of younger drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 41(1), 25-35.
- Huang, Y. H., Zohar, D., Robertson, M. M., Garabet, A., Lee, J., & Murphy, L. A. (2013). Development and validation of safety climate scales for lone workers using truck drivers as exemplar. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 17, 5-19.

- Kardelis, K. (2007). Mokslinių tyrimų metodologija ir metodai. Kaunas: Technologija.
- Lajunen, T., & Özkan, T. (2011). Self-report instruments and methods. Handbook of traffic psychology, 1.
- Lietuvos nacionalinė vežėjų automobiliais asociacija (2017). [žiūrėta 2017 10 27]. Prieiga per internetą: <http://www.linava.lt/naujienos/vezejams/>
- Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas (2000). [žiūrėta 2017 11 28]. Prieiga per internetą: <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.5DC1759E42CB/AbhgcppGQA>
- Lietuvos Respublikos pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandenų transportu įstatymas (2002). [žiūrėta 2017 12 03]. Prieiga per internetą: https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.309A34330EAD/TAIS_401194
- May, G. H. (2005). Transport in Europe: where are we going?. *Foresight*, 7(6), 24-38.
- Markauskas, J. (2016) REFERENDUMAS DĖL JUNGTINĖS KARALYSTĖS NARYSTĖS EUROPOS SAJUNGOJE: BAIGTIS, TURINTI PASEKMIŲ VISAM PASAULIUI.
- Nahrgang, J. D., Morgeson, F. P., & Hofmann, D. A. (2011). Safety at work: a meta-analytic investigation of the link between job demands, job resources, burnout, engagement, and safety outcomes.
- Newnam, S., Watson, B., Murray, W. (2002). *A comparison of the factors influencing workrelated drivers in a work and personal vehicle*. In the Proceedings of the Road Safety Policy, Education and Policing Conference, Adelaide, Australia.
- Newnam, S. A., Griffin, M. A., & Mason, C. M. (2005). Safety climate and driver safety at work: Integrating fleet management and OHS.
- Newnam, S. A., & Watson, B. C. (2009). A participative education program to reduce speeding in a group of work-related drivers.
- Nielsen, K. J. (2014). Improving safety culture through the health and safety organization: A case study. *Journal of safety research*, 48, 7-17.
- O'Dolan, C., & Stradling, S. G. (2006, December). Factors influencing the behaviour of people who drive at work. In *Behavioural Research in Road Safety 2006 Sixteenth Seminar* (p. 176).
- Petraitis T. (2012). Rizikingas vairavimas ir emocijos: teorinė apžvalga. Visuomenės saugumas ir viešoji tvarka. [žiūrėta 2017 10 26]. Prieiga per internetą: <http://etalpykla.lituanistikadb.lt/fedora/objects/LT-LDB-0001:J.04~2012~1367187355785/datastreams/DS.002.0.01.ARTIC/content>
- Pukėnas, K. (2009). Kokybinių duomenų analizė SPSS programa. Kaunas: LKKA. [žiūrėta 2017 11 15]. Prieiga per internetą: http://www.lsu.lt/sites/default/files/dokumentai/studentams/norminiai_dokumentai/paskaitos/kokybirbiniu_duomenu_analize_SPSS_programa.pdf

- Reyna, V. F., & Farley, F. (2006). Risk and rationality in adolescent decision making: Implications for theory, practice, and public policy. *Psychological science in the public interest*, 7(1), 1-44.
- Rowland, B. D., Freeman, J. E., Davey, J. D., & Wishart, D. E. (2007). A profile of taxi drivers' road safety attitudes and behaviours: Is safety important?.
- Schein, E. H. (2010). *Organizational culture and leadership* (Vol. 2). John Wiley & Sons.
- Skučienė, D., Kazakevičiūtė, J., Vareikytė, A., Žalimienė, L., & Lazutka, R. (2014). Socialinių darbuotojų profesinės rizikos veiksniai.
- Stelmokienė, A., Endriulaitienė, A., Markšaitytė, R., Pranckevičienė, A., Šeibokaitė, L., & Žardeckaitė-Matulaitienė, K. (2013). Lietuviškosios vairuotojų elgesio klausimyno versijos psichometrinių rodiklių analizė. *International journal of psychology: a biopsychosocial approach*, 2013,[Vol.] 13, p. 139-158.
- Stephens, A. N., & Groeger, J. A. (2009). Situational specificity of trait influences on drivers' evaluations and driving behaviour. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 12(1), 29-39.
- Strahan, C., Watson, B., & Lennonb, A. (2008). Can organisational safety climate and occupational stress predict work-related driver fatigue?. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 11(6), 418-426.
- Šeibokaite, L., & Endriulaitiene, A. (2012). The role of personality traits, work motivation and organizational safety climate in risky occupational performance of professional drivers. *Baltic Journal of Management*, 7(1), 103-118.
- Transporto rinkos statistinių rodiklių apžvalga (2016 m.sausio – gruodžio mėn.). Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija. [žiūrėta 2017 10 27]. Prieiga per internetą: [https://sumin.lrv.lt/uploads/sumin/documents/files/2016%20m_%20Transporto%20rinkos%20ap%C5%BEvalga%20SM%20talpinimui\(2\).pdf](https://sumin.lrv.lt/uploads/sumin/documents/files/2016%20m_%20Transporto%20rinkos%20ap%C5%BEvalga%20SM%20talpinimui(2).pdf)
- UAB „RBII“ duomenys. [žiūrėta 2017 12 06]. Prieiga per internetą: <http://rbii.lt/apie-mus/>
- Zamorski, M. A., & Kelley, A. M. (2012). Risky driving behaviour. Psychological aspects of deployment and health behaviours, 5-1.
- Žardeckaitė-Matulaitienė, K., Markšaitytė, R., Endriulaitienė, A., Šeibokaitė, L., & Pranckevičienė, A. (2014). Motyvacijos ir nuostatų dėl eismo saugumo sąsajos su jaunų vairuotojų subjektyviai ir objektyviai vertinamu rizikingu vairavimu. *Tiltai*, 60(3), 1-17.
- Vaitkevičius, R., Saudargienė, A. (2006). *Statistika su SPSS psichologiniuose tyrimuose*. Kaunas: Vytauto Didžiojo universiteto leidykla.
- Wills, A. R., Biggs, H. C., & Watson, B. (2005). Analysis of a safety climate measure for occupational vehicle drivers and implications for safer workplaces. *The Australian Journal of Rehabilitation Counselling*, 11(1), 8-21.

- 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.
- Wiegmann, D. A., von Thaden, T. L., & Gibbons, A. M. (2007). A review of safety culture theory and its potential application to traffic safety. *Improving Traffic Safety Culture in the United States*, 113.
- Wills, A., Watson, B., & Biggs, H. (2009). An exploratory investigation into safety climate and work-related driving. *Work*, 32(1), 81-94.

PRIEDAI

1 PRIEDAS

ANKETA

Gerbiamas Respondente,

Aš esu Dovilė Butkutė, UAB „RBII“ darbuotoja ir Kauno technologijos universiteto magistrantė, rengianti magistro darbą apie Organizacijos saugumo klimato ir profesionalių vairuotojų elgesio sąsajas. Tyrimo tikslas – ištirti UAB „RBII“ saugumo klimato ir profesionalių vairuotojų elgesio sąsajas. Žemiau pateikta anketa yra anoniminė, tyrimo rezultatai bus analizuojami ir pateikiami tik apibendrintai.

Anketa sudaryta iš trijų dalių, kurioje pateiktus teiginius įvertinkite pagal 5 balų Likerto skalę nuo 1 iki 5 (1 – visiškai nesutinku; 2 – nesutinku; 3 – nei nesutinku, nei sutinku; 4 – sutinku; 5 – visiškai sutinku.). Atsakymą pažymėkite: X.

Įvertinkite kiekvieną teiginį	1	2	3	4	5
Nepastebite šalutinio kelio ženklų	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sukdami į pagrindinį kelią, stebite kelią ir nepastebite laukiančių	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nepastebite einančių pėsčiųjų, kai sukate	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Artėdamas prie sankryžos esate neteisingoje juostoje	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sukdamas dešininį klydote dviratininką	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Įjungiate vieną, kai norėjote kito	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Neteisingai suprantate ir pasukate priešingai vienos krypties eismo juostoje	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Suvokiate, jog negalite atsiminti kelio	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nepažiūrėte į galinio vaizdo veidrodėlį	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Atsitrenkiate važiuodamas atbulomis	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ketindamas vykti į a, judate b, nes taip įprasta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Per staigiai stabdote slidžiame kelyje	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Neįvertinate priešais atvažiuojančio automobilio greičio lenkdami	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bandote aplenkti nepastebėjęs, kas kairėje	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pamirštate, kur palikote stovėti automobilį	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pajudate neteisinga pavara	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Supykęs pasivejate kitą vairuotoją	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lenktyniaujate gatvėse su kitais vairuotojais	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Važiuojate ypač arti priekyje	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nepaisote greičio ryte, vakare	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nekantraujate, kai kitas lėtai važiuoja	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vairuojate suvokdamas, jog išgertas alkoholis viršija normas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jaučiate antipatiją ir priešišumą eismo dalyvių grupėms	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kertate sankryžą žinodamas, jog dega raudonas signalas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Įvertinkite kiekvieną teiginį, pagal įmonę, kurioje dirbate.

Įvertinkite kiekvieną teiginį	1	2	3	4	5
Naudojasi visa prieinama informacija esančioms saugumo taisyklėms tobulinti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nuolat stengiasi kelti saugumo lygį visoje organizacijoje	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Daug investuoja į darbuotojų saugos mokymus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kuria programas vairuotojų sveikatai gerinti (pvz: rekomenduoja dietas, specialius pratimus)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Atidžiai išklauso vairuotojų pateikiamas idėjas apie saugumo didinimo galimybes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Labiau rūpinasi mano saugumu nei krovinio pristatymu sutartu laiku	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Leidžia vairuotojams keisti tvarkaraštį, kai jie jaučiasi per daug pavargę	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Organizuoja pakankamai praktinių mokymų, padedančių naujiems vairuotojams būti saugiams	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Saugumui suteikia aukštesnį prioritetą nei kitos vežėjų įmonės	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Greitai reaguoja sprendžiant problemas susijusias su sauga	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Griežtai reaguoja į saugos reikalavimus net tada, kai krovinio pristatymas vėluoja	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Duoda vairuotojams pakankamai laiko pristatyti krovinį saugiai	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tvarko sunkvežimius/įranga laiku	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Peržiūrės žurnalo įrašus (neatitikimus), net jei aš pristatysiu krovinį laiku	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aiškiai leidžia suvokti, kad nepriklausomai nuo saugumo, aš turiu pasikrauti/pristatyti krovinį laiku	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kartais tikisi iš manęs, kai kurių saugos reikalavimų nepaisymo dėl svarbaus kliento	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
"Užmerkia akis", kai mes naudojames mobiliais telefonais be laisvų rankų įrangos vairuodami	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vienam vadybininkui priskiria per daug vairuotojų, todėl mums sunku gauti reikiamą pagalbą	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Samdo vadybininkus, kuriems nerūpi vairuotojai	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
"Užmerkia akis", kai vadybininkas nesilaiko, kai kurių saugos reikalavimų	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Įvertinkite kiekvieną teiginį	Visiškai nesutinku	Nesutinku	Nei nesutinku, nei sutinku	Sutinku	Visiškai sutinku
Giria darbuotojus, kurie skiria didelį dėmesį saugumui	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Teikia man patarimus, kaip galėčiau dar geriau laikytis saugumo reikalavimų	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gerbia mane, kaip profesionalų vairuotoją	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nuolat kalbama saugos klausimais (visą darbo savaitę)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Diskutuoja su mumis saugos pagerinimo klausimais	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Išaiškina mums, kodėl turėtume laikytis saugos reikalavimų, o ne tik reikalauja jų laikytis	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Skatina mane kreiptis pagalbos, jei turiu asmeninių problemų	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Yra efektyvus tarpininkas/problemų sprendėjas tarp manęs ir kliento (užsakovo)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Yra griežta darbo saugos klausimais net jei mes pavargę ar jaučiame stresą	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aukštesnį prioritetą skiria mano saugumui nei krovinio pristatymui laiku	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Norėtu, kad prieš krovinio pristatymą pirma pasirūpinčiau įrangos problemomis/gedimais	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Leidžia man pakeisti pristatymo grafiką, jei pastebiu saugos problemas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verčia jaustis lyg trukdyčiau, kai skambinu vadybininkui	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Skatina mus skubėti, kai važiuojame pasiimti naujo krovinio	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tikisi, kad kartais nepaisysiu saugos reikalavimu dėl svarbaus kliento	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kartais "užmerkia akis" dėl saugos reikalavimų, kai vėluojama pristatyti krovinį	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Spaudžia mane važiuoti net tada, kai aš paskambinęs pasakau, kad jaučiuosi blogai ar esu pavargęs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tikisi, kad atsiliėpsiu į skambutį net tada, kai vairuoju	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nustoja kalbėt su manimi, jei jis/ji išgirsta, kad vairuoju	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
"Užmerkia akis", kai naudojamės mobiliais telefonais be laisvų rankų įrangos vairuodami	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

1. Jūsų amžius:

21-35

- 36-50
 - 51 ir daugiau.
2. Darbo stažas įmonėje (metai):
- Iki 1 metų
 - 2-4
 - 5-9
 - 10 ir daugiau.
3. Šeimyninė padėtis:
- Nevienišas
 - Vienišas.
4. Ar šeimoje turite nepilnamečių išlaikomų vaikų?
- Neturite
 - Turite.

Vairuotojų elgesio dimensijų metodologinės kokybės charakteristikos (N = 82)

Dimensijos	Teiginiai	N items	Paaiškinta sklaida %	Cronbach alpha	Spearman-Brown	Faktorinis svoris (L)			Vieneto visumos koreliacija (r/itt)		
						mean	min	max	mean	min	max
Tyčiniai pažeidimai	Vairuojate suvokdamas, jog išgertas alkoholis viršija normas; Kertate sankryžą žinodamas, jog dega raudonas signalas; Lenktyniaujate gatvėse su kitais vairuotojais; Nepaisote greičio rytu, vakare; Jaučiate antipatiją ir priešišumą eismo dalyvių grupėms; Važiuojate ypač arti priekyje; Supykęs pasivejate kitą vairuotoją; Nekantraujate, kai kitas lėtai važiuoja.	8	32,52	0,70	0,64	0,56	0,38	0,58	0,29	0,02	0,67
Apsirikimai	Pajudate neteisinga pavara; Įjungiate viena, kai norėjote kito; Pamirštate, kur palikote stovėti automobilį; Artėdamas prie sankryžos esate neteisingoje juostoje; Nepastebite šalutinio kelio ženklo; Ketindamas vykti į a, judate b, nes taip įprasta; Neteisingai suprantate ir pasukate priešingai vienos krypties eismo juostoje; Suvokiate, jog negalite atsimiti kelio.	8	32,08	0,69	0,67	0,56	0,35	0,70	0,32	0,03	0,66
Vairavimo klaidos	Neįvertinate priešais atvažiuojančio automobilio greičio lenkdami; Nepažiūrite į galinio vaizdo veidrodėlį;	8	34,94	0,73	0,72	0,59	0,43	0,68	0,32	0,02	0,73

	<p>Nepastebite einančių pėsčiųjų, kai sukate; Bandote aplenkti nepastebėjęs, kas kairėje; Sukdami į pagrindinį kelią, stebite kelią ir nepastebite laukiančių; Per staigiai stabdote slidžiam kelyje; Sukdamas dešinėn kliudote dviratininką; Atsitrenkiate važiuodamas atbulomis.</p>			

Aktyvios praktikos, prioriteto vairuotojų saugumui ir paramos teikimo dimensijų metodologinės kokybės charakteristikos (N = 82)

Dimensijos	Teiginiai	N items	Paaiškinta sklaida %	Cronbach alpha	Spearman-Brown	Faktorinis svoris (L)			Vieneto visumos koreliacija (r/itt)		
						mean	min	max	mean	min	max
Aktyvios praktikos	<p>Naudojasi visa prieinama informacija esančioms saugumo taisyklėms tobulinti;</p> <p>Tvarko sunkvežimius/įranga laiku;</p> <p>Greitai reaguoja sprendžiant problemas susijusias su sauga;</p> <p>Duoda vairuotojams pakankamai laiko pristatyti krovinį saugiai;</p> <p>Griežtai reaguoja į saugos reikalavimus net tada kai krovinio pristatymas vėluoja;</p> <p>Daug investuoja į darbuotojų saugos mokymus;</p> <p>Nuolat stengiasi kelti saugumo lygį visoje organizacijoje;</p> <p>Labiau rūpinasi mano saugumu nei krovinio pristatymu sutartu laiku;</p> <p>Atidžiai išklauso vairuotojų pateikiamas idėjas apie saugumo didinimo galimybes;</p> <p>Leidžia vairuotojams keisti tvarkaraštį, kai jie jaučiasi per daug pavargę;</p> <p>Organizuoja pakankamai praktinių mokymų, padedančių naujiems vairuotojams būti saugiams;</p> <p>Saugumui suteikia aukštesnį prioritetą nei kitos vežėjų įmonės.</p>	12	55,93	0,93	0,86	0,75	0,64	0,81	0,55	0,26	0,89
Prioritetas vairuotojų saugumui	(-) Aiškiai leidžia suvokti, kad nepriklausomai nuo saugumo, aš turiu pasikrauti/pristatyti krovinį laiku;	4	47,44	0,69		0,66	0,34	0,87	0,43	0,05	0,83

	(-) Kartais tikisi iš manęs kai kurių saugos reikalavimų nepaisymo dėl svarbaus kliento; (-) "Užmerkia akis" kai mes naudojames mobiliais telefonais be laisvų rankų įrangos vairuodami; (-) Peržiūrės žurnalo įrašus (neatitikimus), net jei as pristatysiu krovinį laiku.									
Paramos teikimas	(-) "Užmerkia akis" kai vadybininkas nesilaiko kai kurių saugos reikalavimų; (-) Samdo vadybininkus kuriems nerūpi vairuotojai.	2	83,93		0,92	0,92	0,92	0,84	0,68	0,92

Pastaba:

Neskaiciuojami dėl per mažo faktoriaus teiginių skaičiaus.

Saugumo užtikrinimo, tiekimo įsipareigojimų bei nepritarimo mobilių telefonų naudojimo dimensijų metodologinės kokybės charakteristikos (N = 82)

Dimensijos	Klausimai	N items	Paaiškinta sklaida %	Cronbach alpha	Spearman-Brown	Faktorinis svoris (L)			Vieneto visumos koreliacija (r/itt)		
						mean	min	max	mean	min	max
Saugumo užtikrinimas	<p>Teikia man patarimus, kaip galėčiau dar geriau laikytis saugumo reikalavimų;</p> <p>Aukštesnę prioritetą skiria mano saugumui nei krovinio pristatymui laiku;</p> <p>Išaiškina mums, kodėl turėtume laikytis saugos reikalavimų, o ne tik reikalauja jų laikytis;</p> <p>Diskutuoja su mumis saugos pagerinimo klausimais;</p> <p>Skatina mane kreiptis pagalbos, jei turiu asmeninių problemų;</p> <p>Norėtu, kad prieš krovinio pristatymą pirma pasirūpinčiau įrangos problemomis/gedimais;</p> <p>Leidžia man pakeisti pristatymo grafiką, jei pastebiu saugos problemas;</p> <p>Giria darbuotojus, kurie skiria didelį dėmesį saugumui;</p> <p>Nuolat kalbama saugos klausimais (visą darbo savaitę);</p> <p>Yra efektyvus tarpininkas/problemų sprendėjas tarp manęs ir kliento (užsakovo);</p> <p>(-) Verčia jaustis lyg trukdyčiau, kai skambinu vadybininkui;</p> <p>Gergia mane kaip profesionalų vairuotoją;</p> <p>Yra griežta darbo saugos klausimais net jei mes pavargę ar jaučiame stresą.</p>	13	39,24	0,87	0,82	0,62	0,43	0,77	0,37	0,05	0,74
Tiekimo įsipareigojimai	<p>(-) Tikisi kad kartais nepaisysiu saugos reikalavimu dėl svarbaus kliento;</p> <p>(-) Skatina mus skubėti kai važiuojame pasiimti naujo krovinio;</p>	4	63,78	0,81		0,80	0,73	0,85	0,63	0,43	0,85

	(-) Kartais "užmerkia akis" dėl saugos reikalavimų kai vėluojama pristatyti krovinį; (-) Spaudžia mane važiuoti net tada kai as paskambinęs pasakau, kad jaučiuosi blogai ar esu pavargęs.										
Nepritarimas mobiliųjų telefonų naudojimui	Nustoja kalbėti su manimi, jei jis/ji išgirsta kad vairuoju; (-) Tikisi kad atsiliėpsiu i skambuti net tada kai vairuoju.	2	57,02			0,76	0,76	0,76	0,55	0,14	0,79

Pastaba:

█ Neskaiciuojami dėl per mažo faktoriaus teiginių skaičiaus.

Vairuotojų elgesio požymiai

R/Nr.	Teiginiai	N	Vertinimo %			M (vidurkis)	Mo	SD	V
			Nepritarimas	Neutralus	Pritarimas				
1	Nekantraujate, kai kitas lėtai važiuoja	82	69,5	6,1	24,4	2,10	1	1,37	65%
2	Atsitrenkiate važiuodamas atbulomis	82	79,3	4,9	15,9	1,80	1	1,10	61%
3	Artėdamas prie sankryžos esate neteisingoje juostoje	82	84,1	7,3	8,5	1,74	1	0,93	53%
4	Suvokiate, jog negalite atsiminti kelio	82	78,0	9,8	12,2	1,74	1	1,06	61%
5	Ijungiate viena, kai norėjote kito	82	82,9	4,9	12,2	1,73	1	1,02	59%
6	Neįvertinate priešais atvažiuojančio automobilio greičio lenkdami	82	91,5	0,0	8,5	1,67	1	0,90	54%
7	Nepažiūrite į galinio vaizdo veidrodėlį	82	86,6	4,9	8,5	1,65	1	0,92	56%
8	Per staigiai stabdote slidžiam kelyje	82	92,7	1,2	6,1	1,59	1	0,89	56%
9	Važiuojate ypač arti priekyje	82	93,9	0,0	6,1	1,51	1	0,84	55%
10	Ketindamas vykti į a, judate b, nes taip įprasta	82	93,9	2,4	3,7	1,43	1	0,72	51%
11	Pamirštate, kur palikote stovėti automobilį	82	93,9	1,2	4,9	1,43	1	0,75	53%
12	Pajudate neteisinga pavara	82	95,1	0,0	4,9	1,43	1	0,74	52%
13	Bandote aplenkti nepastebėjęs, kas kairėje	82	100,0	0,0	0,0	1,41	1	0,50	35%
14	Supykęs pasivejate kitą vairuotoją	82	93,9	3,7	2,4	1,38	1	0,78	57%
15	Nepastebite šalutinio kelio ženkle	82	97,6	0,0	2,4	1,37	1	0,62	45%
16	Neteisingai suprantate ir pasukate priešingai vienos krypties eismo juostoje	82	97,6	0,0	2,4	1,37	1	0,68	49%
17	Lenktyniaujate gatvėse su kitais vairuotojais	82	96,3	3,7	0,0	1,35	1	0,55	41%
18	Nepaisote greičio ryte, vakare	82	97,6	1,2	1,2	1,35	1	0,64	47%
19	Jaučiate antipatiją ir priešišumą eismo dalyvių grupėms	82	96,3	2,4	1,2	1,33	1	0,59	44%
20	Sukdami į pagrindinį kelią, stebite kelią ir nepastebite laukiančių	82	97,6	2,4	0,0	1,32	1	0,52	39%
21	Sukdamas dešininį kliudote dviratininką	82	98,8	0,0	1,2	1,32	1	0,54	41%

22	Nepastebite einančių pėsčiųjų, kai sukate	82	98,8	1,2	0,0	1,26	1	0,47	37%
23	Vairuojate suvokdamas, jog išgertas alkoholis viršija normas	82	97,6	0,0	2,4	1,20	1	0,55	46%
24	Kertate sankryžą žinodamas, jog dega raudonas signalas	82	100,0	0,0	0,0	1,15	1	0,36	31%

Organizacijos saugumo klimato požymių vertinimas

R/Nr.	Teiginiai	N	Vertinimo %			M (vidurkis)	Mo	SD	V
			Nepritarimas	Neutralus	Pritarimas				
1	Tvarko sunkvežimius/įranga laiku	82	1,2	0,0	98,8	4,83	5	0,54	11%
2	Griežtai reaguoja į saugos reikalavimus net tada, kai krovinio pristatymas vėluoja	82	1,2	0,0	98,8	4,65	5	0,62	13%
3	Greitai reaguoja sprendžiant problemas susijusias su sauga	82	1,2	1,2	97,6	4,62	5	0,64	14%
4	Duoda vairuotojams pakankamai laiko pristatyti krovinį saugiai	82	2,4	1,2	96,3	4,62	5	0,70	15%
5	Nuolat stengiasi kelti saugumo lygi visoje organizacijoje	82	2,4	2,4	95,1	4,61	5	0,66	14%
6	Leidžia vairuotojams keisti tvarkaraštį, kai jie jaučiasi per daug pavargę	82	1,2	1,2	97,6	4,57	5	0,65	14%
7	Naudojasi visa prieinama informacija esančioms saugumo taisyklėms tobulinti	82	2,4	1,2	96,3	4,56	5	0,76	17%
8	Labiau rūpinasi mano saugumu nei krovinio pristatymu sutartu laiku	82	1,2	2,4	96,3	4,52	5	0,67	15%
9	Daug investuoja į darbuotojų saugos mokymus	82	2,4	2,4	95,1	4,48	5	0,72	16%
10	Atidžiai išklauso vairuotojų pateikiamas idėjas apie saugumo didinimo galimybes	82	2,4	0,0	97,6	4,41	4	0,68	15%
11	Saugumui suteikia aukštesnę prioritetą nei kitos vežėjų įmonės	82	3,7	11,0	85,4	4,33	5	0,86	20%
12	Organizuoja pakankamai praktinių mokymų, padedančių naujiems vairuotojams būti saugiams	82	3,7	0,0	96,3	4,32	4	0,72	17%
13	Peržiūrės žurnalo įrašus (neatitikimus), net jei aš pristatysiu krovinį laiku	82	7,3	28,0	64,6	3,74	4	0,87	23%
14	Vienam vadybininkui priskiria per daug vairuotojų, todėl mums sunku gauti reikiamą pagalbą	82	47,6	7,3	45,1	2,82	4	1,41	50%
15	Aiškiai leidžia suvokti, kad nepriklausomai nuo saugumo, aš turiu pasikrauti/pristatyti krovinį laiku	82	89,0	2,4	8,5	1,57	1	0,94	60%

16	Kuria programas vairuotojų sveikatai gerinti (pvz: rekomenduoja dietas, specialius pratimus)	82	87,8	4,9	7,3	1,50	1	0,97	65%
17	Kartais tikisi iš manęs, kai kurių saugos reikalavimų nepaisymo dėl svarbaus kliento	82	93,9	1,2	4,9	1,41	1	0,75	53%
18	X17: "Užmerkia akis", kai mes naudojames mobiliais telefonais be laisvų rankų įrangos vairuodami	82	93,9	2,4	3,7	1,35	1	0,71	52%
19	Samdo vadybininkus, kuriems nerūpi vairuotojai	82	95,1	3,7	1,2	1,26	1	0,58	46%
20	"Užmerkia akis", kai vadybininkas nesilaiko kai kurių saugos reikalavimų	82	96,3	2,4	1,2	1,24	1	0,56	45%

Darbuotojų saugumo klimato požymių vertinimas

R/Nr.	Teiginiai	N	Vertinimo %			M (vidurkis)	Mo	SD	V
			Nepritimas	Neutralus	Pritimas				
1	Norėtu, kad prieš krovinio pristatymą pirma pasirūpinčiau įrangos problemomis/gedimais	82	1,2	1,2	97,6	4,70	5	0,56	12%
2	Yra efektyvus tarpininkas/problemų sprendėjas tarp manęs ir kliento (užsakovo)	82	0,0	0,0	100,0	4,63	5	0,48	10%
3	Aukštesnį prioritetą skiria mano saugumui nei krovinio pristatymui laiku	82	0,0	1,2	98,8	4,62	5	0,51	11%
4	Teikia man patarimus, kaip galėčiau dar geriau laikytis saugumo reikalavimų	82	1,2	1,2	97,6	4,61	5	0,64	14%
5	Gerbia mane, kaip profesionalų vairuotoją	82	0,0	2,4	97,6	4,61	5	0,54	12%
6	Leidžia man pakeisti pristatymo grafiką, jei pastebiu saugos problemas	82	1,2	1,2	97,6	4,61	5	0,58	13%
7	Diskutuoja su mumis saugos pagerinimo klausimais	82	0,0	2,4	97,6	4,59	5	0,54	12%
8	Skatina mane kreiptis pagalbos, jei turiu asmeninių problemų	82	1,2	0,0	98,8	4,59	5	0,63	14%
9	Išaiškina mums, kodėl turėtume laikytis saugos reikalavimų, o ne tik reikalauja jų laikytis	82	1,2	1,2	97,6	4,55	5	0,65	14%
10	Giria darbuotojus, kurie skiria didelį dėmesį saugumui	82	2,4	2,4	95,1	4,48	5	0,77	17%
11	Nuolat kalbama saugos klausimais (visą darbo savaitę)	82	2,4	6,1	91,5	4,48	5	0,77	17%
12	Yra griežta darbo saugos klausimais net jei mes pavargę ar jaučiame stresą	82	9,8	3,7	86,6	4,30	5	1,01	24%
13	Tikisi, kad atsiliepsiu i skambutį net tada, kai vairuoju	82	53,7	4,9	41,5	2,70	1	1,59	59%
14	Nustoja kalbėti su manimi, jei jis/ji išgirsta, kad vairuoju	82	58,5	6,1	35,4	2,39	1	1,39	58%
15	Verčia jaustis lyg trukdyčiau, kai skambinu vadybininkui	82	92,7	2,4	4,9	1,49	1	0,82	55%
16	Skatina mus skubėti, kai važiuojame pasiimti naujo krovinio	82	92,7	2,4	4,9	1,40	1	0,77	55%
17	Tikisi, kad kartais nepaisysiu saugos reikalavimu dėl svarbaus kliento	82	96,3	1,2	2,4	1,34	1	0,63	47%

18	„Užmerkia akis“, kai naudojamės mobiliais telefonais be laisvų rankų įrangos vairuodami	82	95,1	1,2	3,7	1,28	1	0,72	57%
19	Kartais „užmerkia akis“ dėl saugos reikalavimų, kai vėluojama pristatyti krovinį	82	98,8	0,0	1,2	1,26	1	0,52	41%
20	Spaudžia mane važiuoti net tada, kai aš paskambinęs pasakau, kad jaučiuosi blogai ar esu pavargęs	82	98,8	0,0	1,2	1,23	1	0,50	41%