



Vairuotojų rizikos valdymas kelių transporto srityje. Geros praktikos pavyzdžiai

Kelių transporto sektoriuje, kaip ir bet kuriame kitame sektoriuje, svarbu skirti dėmesio darbo sąlygoms, nes tik taip galima užtikrinti darbuotojų motyvaciją ir kvalifikaciją. Dėl tam tikrų šio sektoriaus ypatumų jame sunkiau valdyti riziką nei kituose sektoriuose. Tačiau ir šiame sektoriuje rizikos valdymas gali būti sėkmingas, jei atsižvelgsime į tai, kaip jame organizuojamas darbas, į vairuotojų savybes ir darbo metodus. Europos saugos ir sveikatos darbe agentūra paskelbė kelių transporto priemonių vairuotojų rizikos valdymo atvejų tyrimo ataskaitą⁽¹⁾. Joje apibūdinamos įvairios iniciatyvos ir priemonės, skirtos kelių transporto priemonių vairuotojams apsaugoti.

Vairuotojai dirba savarankiškai ir toli nuo savo darbovietės buveinės. Jie gali būti savarankiškai dirbantys vairuotojai ir dažnai turi daug vairavimo patirties. Vadinasi, ne visada lengva su jais susisiekti, jiems patarti bei su jais bendradarbiauti, jie ne visada palankiai žiūri į pokyčius. Todėl vairuotojus būtina įtraukti į sprendimų priėmimo procesą – sprendimus vairuotojams turi teikti patys vairuotojai, kad būtų pasinaudota jų patirtimi ir sulaukta jų pritarimo. Be to, būtina pakankamai laiko skirti diskusijoms, planų parengimui, bandymams ir pokyčiams.



© iStock

Vairuotojų patirtimi taip pat gali būti pasinaudota pasitelkiant juos kaip tam tikrų idėjų propaguotojus, mokytojus ir patarėjus.

Į rizikos valdymą turėtų įsitraukti klientai ir suinteresuotosios šalys. Krovinių pristatymo procese dalyvaujantys asmenys nėra atskirti nuo pasaulio, jie yra grandinės dalis. Vairuotojų darbdaviams gali būti sunku užtikrinti savo darbuotojų saugą, kai jie dirba užsakovo patalpose. Konkuruodamos tarpusavyje krovinių pervežimo bendrovės nenoriai kelia reikalavimus savo užsakovams, todėl jie gali padaryti neteisingą išvadą, kad jie nėra atsakingi už vairuotojų saugą. Viešojo transporto priemonių vairuotojams keleiviai yra ir jų patiriamos rizikos veiksnys, ir galimo sprendimo dalis. Į rizikos valdymą taip pat reikėtų įtraukti:

- įmones, iš kurių paimamas ir į kurias gabenamas kroviny;
- keleivius ir mokinius;

- už saugų eismą keliuose atsakingas organizacijas, susisiekimo ministerijas, policiją bei teismų sistemą ir pan.

Didelės įmonės gali nustatyti darbuotojų saugos ir sveikatos (DSS) standartus savo užsakovams, o tai savo ruožtu gali paskatinti mažas įmones įdiegti tokius standartus darbe su kitais jų klientais.

DSS sprendimams, pavyzdžiui, saugesnio vairavimo priemonėms, įgyvendinti gali prireikti papildomo laiko. Į tai reikia atsižvelgti tiek organizuojant darbą, tiek sudarant darbo grafiką. Kita vertus, įdiegus saugaus vairavimo principus, galima sumažinti kuro sąnaudas ir todėl sumažinti išlaidas.

Vairuotojams labai svarbus mokymas, kvalifikacijos kėlimas ir tinkamų procedūrų taikymo užtikrinimas, tačiau šios priemonės turi būti taikomos organizacinėje sistemoje, skirtoje rizikai išvengti, bei prisiimant aiškius valdymo įsipareigojimus.

Kad ir kada vyktų pokyčiai, būtina atsižvelgti į jų poveikį DSS. Pavyzdžiui, vairuotojo kabinoje įrengtos informacinės ir ryšių technologijos taip pat gali būti naudojamos vairuotojo saugai ir sveikatai gerinti.

Reikia atkreipti dėmesį į darbo jėgos įvairovę, pavyzdžiui, atsižvelgti į vyresnių ir jaunesnių darbuotojų, vairuotojų moterų ir darbuotojų užsieniečių poreikius.

Pagrindinės atvejų tyrimo išvados

- Vairuotojai dažnai yra savarankiškai dirbantys, jie labai patyrę ir įpratę būti nepriklausomi. Vadinasi, be kita ko, reikėtų:
 - užtikrinti, kad taikomi metodai būtų praktiški, bet ne globėjyški;
 - naudotis vietomis, kuriose dažnai būna vairuotojų – greitkelių stovėjimo aikštelės ir pan.;
 - užtikrinti, kad patarimai ir sprendimai būtų pagrįsti vairuotojų patirtimi, pavyzdžiui:
 - įtraukiant vairuotojus į rizikos vertinimą ir sprendimų siūlymą;
 - pasitelkiant vairuotojus kaip idėjų šalininkus, patarėjus ir pan.;
 - suteikiant pakankamai laiko sprendimams parengti ir pokyčiams įgyvendinti.
- Vartotojai, klientai ir suinteresuotosios šalys, kurie turėtų būti įtraukti į sprendimų valdyti riziką priėmimą:
 - tiekimo grandinė – tiekėjai, patalpos, kuriose kraunami kroviniai, ir pan.;
 - keleiviai ir mokiniai;
 - už saugų eismą keliuose atsakingos organizacijos, susisiekimo ministerijos ir pan.
- Didelės įmonės gali taikyti savo užsakovams darbuotojų saugos ir sveikatos standartus. Savo ruožtu tai gali paskatinti mažąsias ir vidutines įmones tuos pačius standartus taikyti savo klientams.
- Kabinose įdiegta nauja technologija gali taip pat būti panaudota DSS užtikrinimo tikslams, pavyzdžiui, vairuotojams informuoti ir krovinių pristatymo grafikui patikslinti.

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

- DSS sprendimų užtikrinimui ir su tuo susijusioms užduotims vykdyti gali prireikti daugiau laiko, todėl:
 - į tai reikia atsižvelgti organizuojant darbą ir sudarant darbo grafiką;
 - apie tai taip pat reikia informuoti klientus.
- Mokymas, pavyzdžiui, saugaus vairavimo metodų, privalo tapti rizikos prevencijos organizacinės sistemos dalimi su aiškiais vadovų įsipareigojimais.

Įvairiuose keleivinio transporto priemonių atvejų tyrimuose aptariama smurto prieš vairuotojus prevencija, įskaitant smurtinius veiksmus, kurių griebiasi mokiniai. Toks smurtas gali turėti nemažai pasekmių: darbuotojai patiria stresą ir traumas, apgadinami autobusai ir padidėja eismo įvykių rizika. Vaikų įtraukimas į šių problemų sprendimą buvo svarbus veiksnys ir tais atvejais taikytos šios priemonės:

- partnerystė – su mokyklomis, nusikalstamumo prevencijos programomis, policija, eismo tarnybomis ir pan.;
- vaikų įtraukimas, pavyzdžiui:
 - paskiriant už prevenciją atsakingą pareigūną, turintį plačią kompetenciją, pvz., darbui su mokyklomis;
 - vaidinant teatrinę sceną su vaikais, kurioje pripažįstamos problemos ir randami jų sprendimai;
 - susitarant su vaikais dėl elgesio taisyklių keliaujant autobusu ir autobusu „kontroliavimo“;
 - vykdam bendrus vairuotojų ir vaikų mokymus – tai padeda siekti bendro sutarimo;
- holistinis metodas, kurį taikant mokyklos įsitraukia į veiklą tiek pačioje mokykloje, tiek už jos ribų;
- atitinkami pareigūnai – padėjėjai, dirbantys kartu su bilietų kontrolieriais;
- įrengiami apsauginė šoninių langų danga, vairuotojo kabina atskiriama nuo keleivių, įrengiamos uždarnosios stebėjimo sistemos, autobuso sekimo sistemos ir radijo ryšio linijos, kad būtų galima skubiai reaguoti;
- po incidentų darbuotojams teikiama teisinė pagalba ir konsultacijos.

Atvejų tyrimai parodė, kad galima taikyti nemažai rizikos kontrolės priemonių ir pagerinti kelių transporto priemonių vairuotojų saugą. Be to, šiomis priemonėmis galima tobulinti paslaugas klientams ir keleiviams bei padėti vežimo bendrovėms sutaupyti lėšų.

Pavyzdžiai

Vokietijos projektas „DocStop“ buvo pradėtas siekiant pagerinti **tolimųjų reisų vairuotojų sveikatos priežiūrą** darbo metu. Greitkelių stovėjimo aikštelės įrengtos kaip „DocStop“ centrai, kuriuose dirba gydytojai, todėl vairuotojams patogiu konsultuotis būnant kelyje ir jų darbo grafikas dėl to nelabai keičiasi.

Danijos bendrovės „Arla Foods“ vadovai, bendradarbiaudami su vairuotojais, sukūrė sistemą, kuri renka **informaciją apie darbo sąlygas daugiau kaip 500 įvairių krovinų pakrovimo vietų**.

Ši informacija buvo įtraukta į bendrovės kompiuterinę informacinę sistemą, todėl vairuotojai su ja gali susipažinti spausdindamiesi savo dienos maršrutą. Į šią sistemą taip pat buvo įtraukta informacija apie susitarimus su klientais.



© David Tijero

Vairuotojams buvo svarbu, kad taikant priemones buvo atsižvelgta į raštingumo lygį ir ribotą laiką kroviniui pristatyti.

Danijos bendrovė „Shell Transport“ reikalauja, kad **subrangovai atitiktų įmonės nustatytus kokybės ir saugos standartus**. Pirmiausia reikalaujama teikti pranešimus apie nelaimingus atsitikimus ir traumas, rengti mokymus ir instruktažus vairuotojams bei tikrinama, kaip subrangovai įtraukia saugą į savo organizacinės veiklos praktiką. Griežtai kontroliuojama, ar laikomasi programos reikalavimų.

Bendrovė „Transport for London“ siūlo autobusų **vairuotojoms moterims** tinkamas darbo sąlygas, siekdama įdarbinti ir išlaikyti darbo vietoje daugiau moterų. Ji moterims priskiria globėjus autobusų parkuose, globėjai ten teikia pagalbą vairuotojoms, taip pat ši bendrovė padeda padengti vaikų priežiūros išlaidas ir kuria moterims skirtą infrastruktūrą. Imtasi priemonių ir pradėta smurto autobusuose prevencijos kampanija. Darbuotojams ir visiems vadovams rengiami mokymai, kuriuose pabrėžiama netolerancija diskriminaciniam elgesiui. Toliau sprendžiami tokie klausimai kaip lankstus darbo grafikas. Ispanijos profesinė sąjunga CCOO, atlikusi studiją, pateikė rekomendacijas dėl vairuotojų moterų uniformų.

Prancūzijos transporto bendrovė „Prevost“ įvairiomis priemonėmis pradėjo taikyti 80 km/h **greičio apribojimus** vairuotojams, todėl sumažėjo kuro sąnaudos ir išmetama mažiau CO₂, taigi pagerėjo vairuotojų sveikata ir sauga. Darbuotojai prisidėjo prie sąnaudų mažinimo. Apie šią iniciatyvą skelbia lipdukai ant transporto priemonių.

Papildoma informacija

Visa ataskaita anglų kalba pateikiama agentūros interneto svetainėje: http://osha.europa.eu/en/publications/reports/managing-risks-drivers_TEWE11002ENN/view, ją galima parsisiųsti nemokamai.

Šis informacinis biuletenis pateikiamas visomis ES oficialiosiomis kalbomis šiuo adresu:

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

Europos saugos ir sveikatos darbe agentūra

Gran Vía, 33, 48009 Bilbao, Ispanija
Tel. +34 944794360, faks. +34 944794383
El. paštas: information@osha.europa.eu

© Europos saugos ir sveikatos darbe agentūra. Leidžiama atgaminti nurodžius šaltinį. Printed in Belgium, 2011

