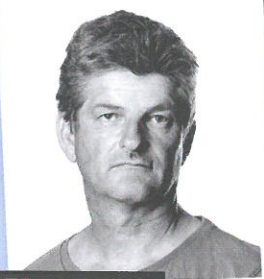


arbetar SKYDD

VI HAR ALLA
DOMAR OM
ARBETSMILJÖ

NR 8 • AUGUSTI 2018

SVERIGES MAGASIN OM SKYDD & ARBETSMILJÖ



Kampen:

Testföraren
vann sitt livs
viktigaste race

PASSIV
CHEF
SÄMRE
ÄN DÄLIG



Yrket som kräver flest dödsoffer

HR-VERKTYG:
OHÖVLIGHET
SÄNKER DIN
EFFEKTIVITET



Lasta och lossa är farligare än körningen

OLYCKOR. Samtidigt som antalet dödsfall minskar inom de flesta yrken visar statistiken att jobbet som lastbilschaufför alltjämt är mycket farligt. Av de 84 chaufförer som omkommit i olyckor de senaste tio

åren visar Arbetarskydds kartläggning att drygt 40 procent av olyckorna är kopplade till lastning och lossning, och 36 procent är rena trafikolyckor. Samtidigt pågår insatser för att förbättra säkerheten.

Text **Siv Öberg & Torbjörn Svensson** Foto **Siv Öberg**





"Det finns en tendens i arbetslivet med färre arbetsolyckor, men det är inte lika tydligt i transportbranschen." Det säger Carl Axel Sundström, utredare och sakkunnig på Arbetsmiljöverket.

84 OMKOMNA DE SENASTE TIO ÅREN

Lastbilschaufför

STATISTIK. Arbetsmiljöverkets statistik visar att 70 svenska och 14 utländska lastbilschaufförer omkommit i arbetet de senaste tio åren. Ingen annan yrkesgrupp har så många dödsfall.

Text & foto **Siv Öberg**

i statistiken ser man att de flesta dödsolyckor kommer av att chauffören kläms ihjäl eller får något över sig vid lastning eller lossning. Trafikolyckor eller när föraren kör in i ett annat, exempelvis stillastående, fordon kommer därefter. Även singelolyckor när chauffören kör av vägen ligger högt.

Carl Axel Sundström har arbetat som utredare och sakkunnig i transportsektorn på Arbetsmiljöverket i 24 år.

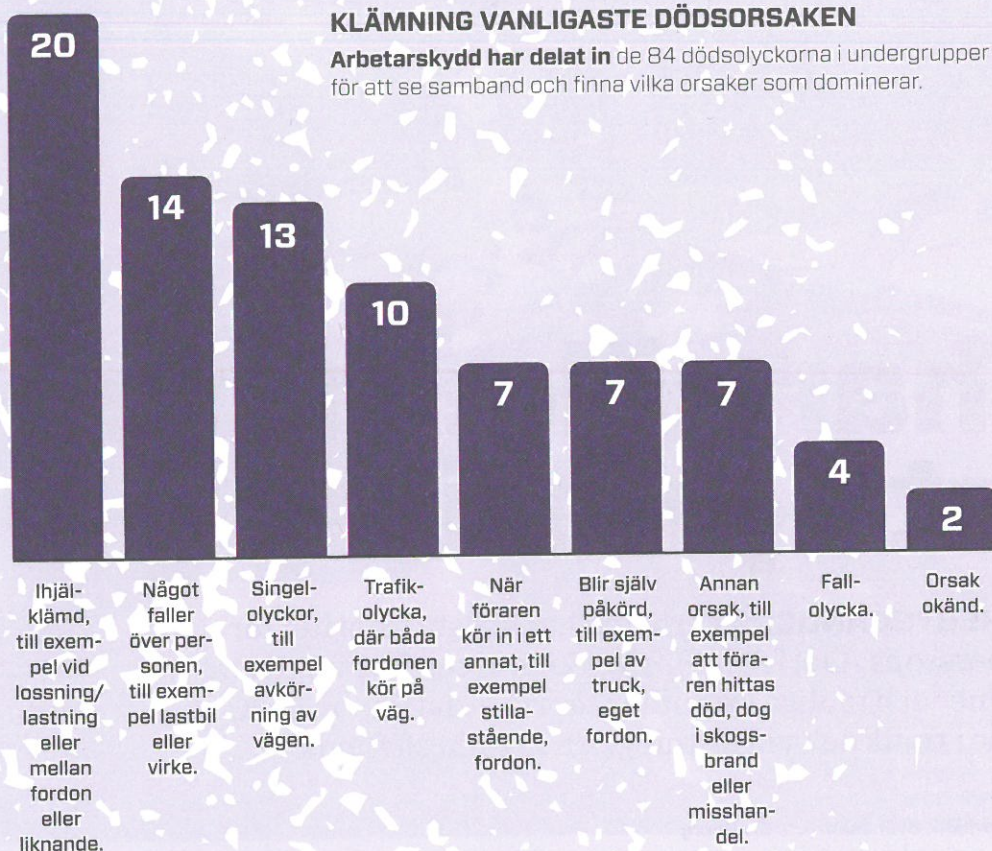
– Det finns en tendens i arbetslivet med

färre arbetsolyckor, men det är inte lika tydligt i transportbranschen. I vissa fall sker det till och med en ökning. Ofta är det många orsaker som leder fram till att det sker en dödsolycka. Det kan vara stress, dålig utbildning och slitna däck.

– Vid singelolyckorna handlar det i de flesta fall om trötthet, stress och nattarbete. Och när det gäller lastning och lossning av exempelvis stora byggelement, så saknar man ofta tillräckliga hjälpmedel och har inte heller rutiner som säkerställer hur man ska agera.

KLÄMNING VANLIGASTE DÖDSORSAKEN

Arbetskydd har delat in de 84 dödsolyckorna i undergrupper för att se samband och finna vilka orsaker som dominerar.



IDENTIFIERADE PROBLEM FÖR ARBETSTAGARE INOM VÄGTRANSPORT

- **Stress med krav** på tidhållning oberoende av väglag och hinder i trafiken.
- **Långa arbetspass** i fjärrtrafiken, ofta med nattarbete.
- **Beteende och attityder** hos yrkesförare.
- **Bristande efterlevnad** hos yrkesförare av trafikregler, särskilt hastighetsbegränsningar.
- **Distraction från körningen** genom att föraren förväntas vara uppmärksam på och mata in uppgifter i system för ruttplanering eller leveranser.
- **Distraction genom att** vara tillgänglig via mobil/sms/mejl under körning.
- **Rutiner saknas** för att anmäla tillbud och olyckor i trafiken.
- **Upphandlingar av** transporter och tjänster saknar ofta arbetsmiljökrav.
- **Arbetskadestatistiken** ger inte tillräcklig information för att kunna avgöra orsaker bakom händelseförloppen i arbetsolyckorna.

farligaste yrket

Carl Axel har tillsammans med två kolleger tagit fram skriften *Olycksförebyggande åtgärder för arbetstagare som arbetar på eller vid väg*, som är en kartläggning av risker och förslag på förebyggande åtgärder.

Arbetsmiljöverket konstaterar att ökad konkurrens, även från utlandet, med pressade priser och leveranstider, påverkar arbetsmiljön. Och i den grå sektorn finns dessutom företag som bryter mot arbetsmiljörégelerna och riskerar sina anställdas hälsa för att få konkurrensfördelar gentemot seriösa företag.

– För att få ned antalet dödsolyckor måste arbetsgivarna hålla liv i trafiksäkerhetsarbetet och se till att de anställda följer trafikreglerna, säger Carl Axel Sundström.

Att chaufförerna får möjlighet att hålla hastighetsbegränsningarna och inte känna sig pressade att köra igen förlorad tid.

Det handlar enligt Sundström om att ut-

veckla det systematiska arbetsmiljöarbetet och inkludera riskerna i trafiken. Företaget kan till exempel planera körningarna utefter rådande omständigheter, som längd på arbetspass, hålla hastighetsbegränsning, införa en policy för mobilt användande och användning av ruttplaneringssystem.

Vidare kan man utbilda personalen med fokus på trafiksäkerheten och certifiera sig enligt SS-ISO 39001 Ledningssystem för trafiksäkerhet.

– Egentligen har det hänt ganska lite med lastbilschaufförsyrket för fjärrtrafiken under de år som jag har följt utvecklingen. Även om komforten i hytten är mycket bättre och man slipper tröga kopplingar när man nu har automatlåda är jobbet ganska likt. Men nu börjar tekniken komma på bred front med elektronisk begränsning av hastigheten och framöver även förarlösa bilar, säger Carl Axel Sundström. ■



Carl Axel Sundström, utredare och sakkunnig, Arbetsmiljöverket.

Här har säkerheten högsta prioritet

FÖREBYGGANDE. Säkerheten har högsta prioritet för Esperssons Åkeri AB i Hörby. Genom certifiering, fasta rutiner och tydliga krav minskar riskerna för olyckor. Både i trafik och vid lastning och lossning av gods.

Text **Torbjörn Svensson** Foto **Siv Öberg**



Stefan Espersson, vd, Esperssons Åkeri.

Stefan Espersson, vd, och Eva Hilding, utbildningsansvarig på Esperssons Åkeri i Hörby, jobbar målmedvetet för att förbättra säkerheten och arbetsmiljön i företaget.

De är medvetna om att chaufförerna är utsatta för stora risker i sitt arbete och att det är det yrke där det omkommer flest i arbetslivet.

– Vi har certifierat företaget enligt ISO 9001, 14001, 39001 och AFS 2001:1 och följer även Sveriges Åkeriföretags riktlinjer gällande Fair Transport. Det är en del av vårt varumärke, säger Stefan Espersson.

Den svenska åkerinäringen består av cirka 10 000 åkeriföretag. Av dem är det 100 som har trafiksäkerhetscertifieringen 39001.

Det innebär att man fortlöpande ska arbeta med att kontrollera att regelverket efterlevs. Vilket bland annat innebär:

- Att se till att chaufförerna är utvilade när de kör.
- Att de inte är drogpåverkade eller går på starka mediciner. Att de förbinder sig att inte sms:a, mejla eller surfa under körning.
- Att fordon och lokaler är rökfria.
- Att man inte tolererar någon kränkande särbehandling.

- Att de inte får köra fortare än 80 km/tim.
 - Att man använder skyddsskor och bilbälte.
- Det är en utmaning för oss att hålla kommunikationen med chaufförerna levande. De har ofta förståelse för de krav vi ställer. Men ibland har de för bråttom, konstaterar Eva Hilding.

– Eftersom vi har fasta kunder och samma körsträckor dagligen, så har vi goda tidsmarginaler i våra körscheman. Att de har bråttom beror många gånger på saker i privatlivet. Som att de ska hämta barnen på dagis efter jobbet, säger Stefan Espersson.

– Enligt vår skadestatistik visar det sig att de värsta skadorna inte förekommer i trafiken, utan vid lastning och lossning. Det kan vara att man kommer i kläm eller att man halkar, säger Eva Hilding.

Genom certifieringen ställs det även särskilda krav som har med lastning och lossning att göra. Men det kan vara svårt att ändra på chaufförernas vanor i vissa fall, menar Eva Hilding. En del vill gärna bita sig fast i gamla rutiner. Ibland tar de flera rullvagnar åt gången när de ska lasta för att vara effektiva. För att hålla koll på säkerheten har man skrivna rutiner som chaufförerna ska följa. Alla instruktioner finns i fordonspärmen.

Det gäller att få in rätt rutiner, som att



Eva Hilding, utbildningsansvarig, Esperssons Åkeri.



Förarhytten i lastbilen är Mikael Hallbergs arbetsplats och hans andra hem. När han lossat sin last sover han ofta över i bilen innan han åker vidare. På Dagab i Stockholm finns ett inhägnat område där han kan övernatta på ett säkert sätt.

använda bilbälte. Förut förekom det att en del chaufförer hade attityden att "Ingen ska tala om för mig att jag ska ha bälte på mig".

– Det tog tid att få alla att acceptera att de måste använda bältet. Inte för vår skull utan för deras egen. Vi förklarade att vi inte vill att deras barn ska förlora en förälder för att de inte använt bältet. Det fick en del att ändra sig, säger Eva Hilding.

Att sitta högt uppe i en lastbilshytt i ett ekipage som väger 60 ton kan upplevas som tryggt. Men det är en falsk trygghet, och även om man själv är en säker och erfaren chaufför kan det uppstå trafiksituationer som är oberäknliga beroende på andra trafikanter beteenden.

– Man skulle önska att privatbilister har bättre kunskap om hur det är att köra en lastbil. Att det ingår i körkortsutbildningen så att fler blir medvetna om att man inte har samma förmåga att bromsa och att sikten är begränsad för lastbilschaufförerna, tillägger Eva Hilding.

Stefan Espersson framhåller att chaufförsyrket tyvärr har låg status. Många tycker att man bara är en rathållare, men det är helt felaktigt, menar han.

– Man måste vara väldigt påläst om vilka regler som gäller i trafiken och hur man lastar och säkrar godset på rätt sätt. Det krävs att man har

yrkeskompetensbevis och rätt utbildning beroende på vilket gods man kör. Man måste klara av att hålla kör- och vilotiderna, säger han.

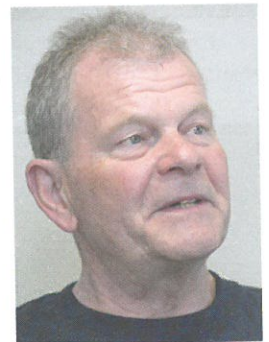
– Dessutom krävs det att man kan köra truck och lasta på ett säkert sätt så att inte godset tar skada och att lastningen inte innebär några risker trafiksäkerhetsmässigt, säger han.

I dag är det svårt att få tag i kvalificerade och erfarna chaufförer. Det leder till att man vid nyanställningar ibland är tvungen att tulla på kompetenskraven. Det är ett problem, menar Stefan Espersson.

– Vi vill ha chaufförer med rätt personliga egenskaper. Ålder och kön har inte så stor betydelse. Yngre chaufförer kan vara väldigt noggranna och flexibla. En bra chaufför ska vara lyhörd och ha god kommunikationsförmåga, säger Eva Hilding.

Det innebär att man hör av sig och frågar hur man ska göra om man är osäker och att man återkopplar på den information man får från företaget. Att alla arbetar tillsammans mot ett gemensamt mål. På Esperssons Åkeri vill de inte ha någon cowboymentalitet med egensinniga ensamvargar som kör sitt eget race.

En av företagets mest erfarna chaufförer är Mikael Hallberg. Han har arbetat som chaufför i 44 år, men inte varit sjukskriven en enda dag



Mikael Hallberg, chaufför, Esperssons Åkeri.



Mikael Hallberg fyller bilen med gods innan transporten kan påbörjas.



Stress är en av de stora olycksriskerna för chaufförerna. Att kunna sova ordentligt och att ha tillräckligt lång tid för lastning och lossning är mycket viktigt för ett säkert arbete.

de senaste 25 åren. Det är ett långt yrkesliv och mycket har hunnit hända i branschen sedan han började köra lastbil.

– I dag är stressen den största risken. Trafiken har ökat, men det finns för få uppställningsplatser för den tunga trafiken. Stillastående lastbilar utmed vägarna är ett problem och det finns inte så många trafikpoliser som håller ordning på trafiken längre, säger han.

Men för sin egen del tycker han att tiden till att lasta och lossa är tillräcklig. Två timmar för att lasta bilen och två timmar till släpet innebär ingen stress. Om det skulle inträffa något under arbetet som innebär förseningar, kontaktar han transportledningen på åkeriet så att de kan informera kunden om vad det beror på. Att stressa upp sig löser inga problem, resonerar Mikael Hallberg.

För en lastbilschaufför är sömnen viktig. Den har stor betydelse för säkerheten.

– Nu kan jag sova över i bilen inom ett inhägnat område på Dagab i Stockholm dit jag levererar godset. Det känns tryggt, förklarar han.

Förr inträffade det ibland att han vaknade

när han blev utsatt för stölder mitt i natten. Och under 80-talet när han körde fjärrtrafik blev en kollega till honom utsatt för ett rån.

Det dök upp två personer som pistolhotade chauffören. De band fast honom, satte en påse över hans huvud och slängde ut honom ur bilen. Sedan tog de hans kontanter, och stal både godset och lastbilen.

– Men min kollega hade gömt undan några sedlar i ena strumpan för säkerhets skull, så han klarade sig, berättar Mikael Hallberg.

I dag kör han in till Dagab i Helsingborg för att lasta bilen med frukt och grönsaker som ska transporteras till Stockholm. Sedan han backat upp bil och släp mot lastkajen, går han in i kyllagret, fram till expeditionsdisken, för att hämta ut lastningslistan av arbetsledaren för rangeringen.

Trafiken med eltruckar i det stora kyllagret är intensiv. Terminalarbetet innebär risker för påkörning och det finns även en fara att pallarna med gods kan välta under de snabba transportererna. Men genom att truckarna är utrustade med dubbla gafflar kan man minska

GENUSPERSPEKTIV KAN MINSKA ANTALET OLYCKOR

FORSKNING. Varje år inträffar ett stort antal arbetsrelaterade dödsolyckor i Sverige. Regeringen har därför gett Arbetsmiljöverket i uppdrag att analysera dödsolyckor ur ett genusperspektiv.

Genusperspektiv på olycksfall och dödsolyckor i arbetslivet presenterades 2017 och har sammanställts av docent Åsa Ek, vid Institutionen för designvetenskaper på Lunds tekniska högskola, och docent Gunnilla Olofsdotter på Institutionen för samhällsvetenskap på Mittuniversitetet. De har tagit upp svensk och internationell forskning från 38 olika studier om genusperspektiv.



Åsa Ek.

Oftast är det faktorer som yrkestillhörighet, arbetsplatsens storlek och typ av näringsgren som förklarar olycksrisker. Men den svenska arbetsmarknaden är fortfarande starkt könsuppdelad, konstaterar forskarna. Och fortfarande är det fler män än kvinnor som blir chefer. Bara tre av de 30 vanligaste yrkena i Sverige har jämn könsfördelning. Av lastbilsförarna är 94 procent män.

Eftersom de flesta dödsolyckorna drabbar män i mansdominerade yrken, är det därför viktigt att undersöka vilken roll föreställningar om kön spelar för till exempel risktagande, normer, arbetsplatskulturer och ledarskap.

Forskningen visar hur maskulina normer ofta påverkar attityder till säkerhet, risker och arbetsmiljö. Ideal där fysisk styrka, uthållighet och förmåga att utstå smärta står högt i kurs. Kulturen beskrivs som en arbetarklassmaskulinitet. Arbetare som håller fast vid traditionella normbaserade maskulina ideal är oftare inblandade i fler säkerhetsöverträdelser. De rapporterar också mer sällan till arbetsledare om brister i säkerheten.

Ett hinder för att kunna förbättra säkerheten kan vara att medarbetare inte vill acceptera skriftliga regler och rutiner, om dessa krockar med den maskulina yrkesidentiteten.

– För att förändra attityder behöver man arbeta både på individ-, grupp- och branschnivå och även ta reda på hur ledarskapets attityder ser ut, framhåller Åsa Ek.

Forskarna menar att om antalet dödsolyckor i mansdominerade yrken ska minska är det viktigt att ha ett genusperspektiv i säkerhetsarbetet.

Torbjörn Svensson

riskerna för vältning, förklarar Mikael Hallberg.

Godset som han ska lasta står uppställt på en markerad plats. Han hämtar en eltruck och förbereder lastningen. Det finns 18 pallplatser i bilen, men för att kunna fylla bilen ordentligt behöver han fälla ner ett par bommar så att han kan ställa pallar i två våningar.

– Vid ett tillfälle hade jag missat att fästa en stötta ordentligt, så jag fick den i huvudet. Då fick jag åka till sjukhuset och sy några stygn, berättar Mikael Hallberg. Men i övrigt har han inte råkat ut för några allvarliga incidenter under sitt långa yrkesliv.

Pallarna i lagret är märkta med etiketter där det står vad godset innehåller och vad det väger. För att minska risken att lastbilen ska välta under körning, är det viktigt att det tyngsta godset placeras längst ner och det lättaste överst. Dessutom är Mikael Hallberg noga med att lasta bilen från höger sida till vänster i skåpet. Då blir det ett litet utrymme över på vänster sida. Det har betydelse för säkerheten beroende på vägens lutning och att man kan öppna skåpet på vänster sida när man ska lossa godset. ■

”Vid ett tillfälle hade jag missat att fästa en stötta ordentligt, så jag fick den i huvudet.”