



Håndtering af risici, som førere af køretøjer inden for vejtransport udsættes for: eksempler på god praksis:

Det er i vejtransportsektoren, som i enhver anden sektor, vigtigt at være opmærksom på arbejdsforholdene, således at det sikres, at man har veluddannede og motiverede medarbejdere. Der er visse forhold omkring denne sektor, der gør det vanskeligere at praktisere risikohåndtering end i andre sektorer. Men ved at tage højde for, hvordan sektoren arbejder i praksis, og til de forhold, der kendetegner chaufførerne selv og den måde, de arbejder på, kan man udføre vellykket risikohåndtering. EU-OSHA har offentliggjort en rapport med casestudier for håndtering af risici, som førere af køretøjer inden for vejtransport udsættes for (1). De omtalte eksempler viser et bredt spektrum af initiativer og foranstaltninger til beskyttelse af førere af køretøjer inden for vejtransport.

Chauffører arbejder for sig selv og væk fra en fast base. De kan være selvstændige erhvervsdrivende og har ofte mange års erfaring som chauffører. Det betyder, at det ikke altid er nemt at kommunikere med dem, og de er ikke altid lige åbne for forandringer. Af den grund er det nødvendigt, at chaufførerne inddrages tæt i løsningerne — løsningerne skal udvikles af chaufførerne selv ved brug af metoder, der inddrager dem aktivt, således at deres erfaringer kan udnyttes, og deres accept kan opnås. Det er ligeledes vigtigt at afsætte tilstrækkelig tid til at drøfte, planlægge, afprøve og indføre ændringer.



© iStock

Chaufførernes erfaringer kan desuden inddrages ved at bruge dem som arbejdsmiljøaktører, undervisere og vejledere.

Håndtering af risici indebærer ligeledes, at kunder og interessenter inddrages. Dem, der er involveret i at udføre leverancer, arbejder ikke isoleret, men er en del af en kæde. Chaufførernes arbejdsgivere kan have svært ved at garantere medarbejderes sikkerhed, når de arbejder på kundernes område, og med den stærke konkurrence, der hersker i denne sektor, kan transportvirksomheder stille sig tvøvende over for at skulle stille krav til deres kunder, som fejlagtigt kan forledes til at tro, at chaufførernes sikkerhed ikke er deres ansvar. For chauffører i den offentlige transportsektor er passagerer ligeledes en del af risikoen og af løsningen. Andre parter, der bør inddrages i risikohåndtering, kan f.eks. være:

- de virksomheder, hvor der indsamles gods og foretages levering
- passagerer og skolebørn
- færdselssikkerhedsgrupper, transportministerier, politi og retsvæsen osv.

Store arbejdsgivere er i stand til at fastsætte arbejdsmiljøstandarder for deres underleverandører, som kan anspore disse små virksomheder til at indføre sådanne standarder, når de gør forretninger med deres øvrige kunder.

Arbejdsmiljøløsninger, f.eks. foranstaltninger til sikrere kørsel, kan kræve yderligere tid at gennemføre. Dette skal der tages højde for både i arbejdstilrettelæggelsen og -planlægningen. Omvendt kan indførelsen af defensiv kørsel føre til et lavere brændstofforbrug og dermed til omkostningsbesparelser.

Uddannelse, genopfriskningskurser og sikkerhed for, at procedurer følges korrekt, er meget vigtige for chauffører, men disse elementer skal gennemføres inden for rammerne af et organisatorisk system, der er rettet mod at forebygge risici, og som har en klar styringsprofil.

Hver gang der finder ændringer sted, bør de arbejdsmiljømæssige konsekvenser tages med i betragtning. F.eks. kan indførelsen af informations- og kommunikationsteknologi i førerhuset også bruges til at forbedre chaufførernes sikkerhed og sundhed.

Der skal tages hensyn til medarbejdernes forskelligheder — f.eks. til ældre og yngre arbejdstageres behov, kvindelige chauffører og udenlandske medarbejdere.

Væsentlige konklusioner, der kan drages af eksemplerne:

- Chauffører er ofte selvstændige erhvervsdrivende, meget erfarne og vant til at arbejde selvstændigt. Det betyder bl.a.:
 - at de valgte metoder skal være praktiske uden at være nedladende
 - at der skal gøres brug af de steder, hvor chaufførerne færdes — f.eks. motorvejsrastesteder osv.
 - at vejledning og løsninger skal være baseret på chaufførernes erfaringer, f.eks. ved:
 - at involvere chauffører i risikovurdering og udvikling af løsninger
 - at bruge chauffører som arbejdsmiljøaktører, vejledere osv.
 - at tillade tilstrækkelig tid til at udvikle løsninger og indføre ændringer.
- Kunder og interessenter bør involveres i løsninger til håndtering af risici:
 - forsyningskæden — leverandører, lokaliteter, hvor der foretages leverancer osv.
 - passagerer og skolebørn
 - færdselssikkerhedsgrupper, transportministerier osv.
- Store organisationer er i stand til at fastsætte arbejdsmiljøstandarder over for deres underleverandører, hvilket kan anspore disse SMV'er til at vedtage samme standarder over for deres kunder.
- Når der indføres ny teknologi i hyrevogne, kan den også anvendes til arbejdsmiljøformål, således at chaufførerne f.eks. holdes underrettet og kan optimere deres køreplaner.
- Det kan tage længere tid at gennemføre opgaver, der indebærer arbejdsmiljøløsninger, og derfor:

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

- skal dette tænkes ind i arbejdstilrettelæggelsen og -planlægningen
- og kunderne skal gøres opmærksomme herpå.
- Uddannelse, f.eks. i defensive kørselsteknikker, skal indgå i et organisatorisk system, der skal forebygge risici og have en klar styringsprofil.

Med hensyn til passagertransport beskæftiger forskellige casestudier sig med forebyggelse af vold mod chauffører, herunder vold udøvet af skolebørn. Sådant vold kan have en række følgevirkninger: stress og skader på medarbejdere, skader på busser og forøget risiko for færdselsuheld. Det var opfattelsen, at det var vigtigt at inddrage børn i løsningen, og de foranstaltninger, der blev truffet, omfattede:

- partnerskab — med skoler, kriminalpræventive ordninger, politi, færdselsmyndigheder
- inddragelse af børn, f.eks.:
 - udpegelse af en forebyggelsesansvarlig med ansvar for opsøgende arbejde, f.eks. arbejde med skoler
 - brug af børneteater for at identificere problemstillinger og løsninger
 - børns accept af regler for, hvordan de skal opføre sig i en bus, og tilsyn i busserne
 - fælles undervisning af chauffører og børn — der skal give en fælles forståelse
- en helhedsorienteret tilgang, med skoler der inddrages i, hvad der sker både i og uden for skolen
- sikkerhedsvagter — assistenter, der arbejder sammen med billetkontrollører
- beskyttelsesbeklædning i sideruder, førerkabine i hyrevogne, der er adskilt fra passagererne, interne tv-overvågningssystemer (CCTV), sporingssystemer og radioopkoblinger for hurtig hjælp
- retshjælp til samt vejledning af personalet efter en hændelse.

Casestudierne viser, at der kan træffes en række foranstaltninger for at kontrollere risici og forbedre sikkerheden for førere af køretøjer inden for vejtransport. Disse foranstaltninger kan også føre til en forbedret service for kunder og passagerer og til økonomiske besparelser for transportvirksomhederne.

Eksempler:

Det tyske projekt DocStop blev iværksat for at forbedre de **arbejdsmedicinske faciliteter for langturschauffører**. Motorvejsrasteplasser fungerer som DocStop-centre, der har et netværk af læger, som chaufførerne nemt kan rådføre sig med, mens de er på farten, uden at det går for meget ud over deres køreplaner.

I Arla Foods, Danmark, udformede lederne et system i samarbejde med chaufførerne med det formål at indsamle **oplysninger om arbejdsforholdene på over 500 forskellige lastestationer**. Disse oplysninger er blevet indarbejdet i selskabets it-system, således at de er tilgængelige for chaufførerne, når de udskrifter deres daglige kørselsrute. Blandt de forhold, der blev berørt, var aftaler med kunder. For chaufførerne



© David Tijero

var det vigtigt, at foranstaltningerne tog højde for deres uddannelsesniveau og den begrænsede tid til gennemførelse af leverancer.

Shell Transport i Danmark forlanger, at **dets underleverandører overholder selskabets kvalitets- og sikkerhedsstandarder**. Disse fokuserer især på indberetning af ulykker og personskader, træning og instruktion af chauffører samt på, hvordan underleverandører inddrager sikkerhed i deres egen organisatoriske praksis. Det overvåges nøje, at programmet overholdes.

Transport for London tilbyder **kvinder** passende arbejdsbetingelser med det formål at forbedre rekrutteringen og fastholdelsen af kvinder. Dette omfatter: »kvindelige vejledere« på terminalerne, som støtter kvindelige chauffører, hjælp med børnepasningsomkostninger og faciliteter for kvinder. Der er indført foranstaltninger og iværksat en kampagne, der skal forhindre vold i busserne. Der tilbydes kurser for medarbejderne og alle ledere, hvor der lægges vægt på en nul-tolerance-adfærd over for diskriminerende opførsel. Arbejdet med f.eks. fleksible arbejdstider fortsætter. I et andet eksempel udformede den spanske fagforening CCOO, som følge af en undersøgelse, vejledninger for kvindelige chaufførers brug af uniformer.

Det franske transportselskab Prevost indførte en **fortgrænse** på 80 km/t for sine chauffører ved hjælp af forskellige foranstaltninger, der gav mindre brændstofforbrug og udledning af CO₂, samt forbedret sundhed og sikkerhed for chaufførerne. Medarbejderne bidrog alle til omkostningsbesparelserne. Der anbringes mærkater på køretøjerne for at gøre opmærksom på initiativet.

Yderligere oplysninger

Rapporten i sin fulde ordlyd findes på engelsk på agenturets websted: [http://osha.europa.eu/en/publications/reports/managing-risks_drivers_TEWE11002ENN/view](http://osha.europa.eu/en/publications/reports/managing-risks-drivers_TEWE11002ENN/view) hvorfra den kan hentes gratis.

Dette faktablad foreligger på alle EU-sprog: <http://osha.europa.eu/en/publications/factsheets>

Det Europæiske Arbejdsmiljøagentur
Gran Vía, 33, 48009 Bilbao, SPANIEN
Tlf. +34 944794360, Fax +34 944794383
E-post: information@osha.europa.eu

© Det Europæiske Arbejdsmiljøagentur. Gengivelse tilladt med kildeangivelse. Printed in Belgium, 2011

