



## Áhættustjórnun fyrir ökumenn í vegasamgöngum: Dæmi um góða starfshætti

Í samgöngugreinum, líkt og í öðrum starfsgreinum, er mikilvægt að fylgjast náið með vinnuáðstæðum til að tryggja hæft og áhugasamt starfsfólk í atvinnugreininni. Ákveðin einkenni greinarinnar gerir það að verkum að erfiðara er að stjórna áhættu þar en í öðrum greinum. En með því að taka með í reikninginn hvernig þessi geiri starfar, einkenni ökumannanna sjálfra og hvernig þeir vinna, er hægt að hafa stjórn á áhættuþáttum á árangursríkan hátt. EU-OSHA hefur gefið út skýrslu með raunverulegum dæmum um áhættustjórnun fyrir ökumenn í samgöngugeiranum (<sup>1</sup>). Dæmin sýna margs konar frumkvæði og inngrip til verndar ökumönnum í samgöngugreinum.

Ökumenn starfa sjálfstætt og fjarri fastri starfsstöð. Þeir geta verið einrykjar og búa oft yfir mikilli reynslu sem ökumenn. Þetta þýðir að það getur verið erfitt að ná sambandi við þá og gefa þeim ráð og fá þá til að taka þátt, því þeir taka breytingum ekki alltaf fagnandi. Af þessum sökum þarf að fá ökumenn til að taka þátt í að finna lausnir á vandamálum – lausnirnar þurfa að vera hannaðar af ökumönnum fyrir ökumenn með því að beita aðferðum þar sem þátttaka bílstjóra beinist að því að nýta reynslu þeirra. Það er einnig nauðsynlegt að gefa nægan tíma til viðræðna, skipulags, reynslu við innleiðingar á breytingum.



© iStock

Það er einnig hægt að nýta reynslu ökumanna með því að nota þá sjálfa sem talsmenn og leiðbeinendur.

Gott er að fá þátttöku hagsmunaaðila og viðskiptavina við að hafa stjórn á áhættuþáttum. Þeir sem fara með sendingar starfa ekki einir og sér, heldur eru þeir hluti af keðju. Atvinnurekendum getur þótt erfitt að tryggja öryggi starfsmanna sinna á meðan þeir vinna á svæði viðskiptavinarins. Samkeppnisumhverfi greinarinnar gerir það að verkum að flutningafyrirtæki vilja síður gera kröfur til viðskiptavina sinna, sem oft telja ranglega að þeir beri ekki ábyrgð á öryggi ökumanna. Hjá ökumönnum almenningssamgöngutækja þá eru farþegar bæði hluti af hættunni og lausninni. Aðrir aðilar sem gætu þurft að taka þátt í áhættustjórnun geta verið:

- Fyrirtækin þar sem vörur eru sóttar og afhendingar fara fram;
- Farþegar og skólábörn;
- Samtök um öryggi á vegum úti, samgönguráðuneyti, lögregla og dómsvald, o.s.frv.

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

Stórir vinnuveitendur eru í stöðu til að krefjast vinnuverndarstarfs s.s. áhættumats hjá afhendingaraðilum sínum, sem getur virkað sem hvatning fyrir minni fyrirtæki í að þau láti gera áhættumat þegar þeir vinna fyrir aðra viðskiptavini sína.

Vinnuverndarlausnir, svo sem ráðstafanir til að gera aksturinn öruggari, geta þurft meiri tíma til framkvæmda. Taka þarf það með í reikninginn við bæði skipulag og dagskrá vinnunnar. Á hinn bóginn getur innleiðing öruggs aksturs leitt af sér minni eldsneytisneyslu og þar af leiðandi minni kostnað.

Þjálfun, viðhaldsþjálfun og að ganga úr skugga um að farið sé eftir verkferlum er mjög mikilvægt fyrir ökumenn, en þetta þarf að gera innan ramma skipulagðs vinnuverndarstarfs sem miðar að því að draga úr áhættu með ótvíræðri þátttöku og stuðningi stjórnenda.

Hvenær sem breytingar eiga sér stað eiga vinnuverndarsjónarmið að vera tekin með í reikninginn. Til dæmis getur innleiðing upplýsinga- og samskiptatækni í rými ökumanns einnig nýst við að bæta öryggi og heilsu ökumanna.

Taka þarf fjölbreytni meðal starfsmanna með í reikninginn – til dæmis þarf að hafa í huga þarfir yngri og eldri starfsmanna, kvenkyns ökumenn og ökumenn af erlendum uppruna.

### Helstu niðurstöður úr dæmunum eru meðal annars:

- Ökumenn eru iðulega einrykjar, mjög reynslumiklir og vanir því að vinna sjálfstætt. Þetta gefur meðal annars vísendingar um:
  - að upplýsingar þurfa að vera skynsamlegar til að þeir vilji hlusta á þær
  - að nota staði sem ökumenn stoppa oftast á til að ná í þá - áningarstaði á vegum, o.þ.h.;
  - að tryggja að ráðleggingar og lausnir séu byggðar á reynslu ökumanna, til dæmis með því að:
    - fá ökumenn til að taka þátt í áhættumati og að þróa lausnir;
    - nota ökumenn sem talsmenn, leiðbeinendur o.þ.h.;
    - gefa sér nægan tíma til að þróa lausnir og innleiða breytingar
- Viðskiptavinir, skjólstaðingar og hagsmunaaðilar eiga að taka þátt í að leita lausna og stjórna áhættu:
  - birgðakeðjan — birgjarnir, staðir sem afhendingar fara fram, o.þ.h.;
  - farþegar og skólábörn;
  - samtök um öryggi á vegum úti, samgönguráðuneyti, o.s.frv.
- Stór fyrirtæki eru í stöðu til að krefjast áhættumats hjá aðilum sem þeir afhenda vörur hjá. Þetta getur á móti hvatt til þess að minni og meðalstór fyrirtæki taki upp slík vinnuverndar kerfi þegar þeir vinna fyrir aðra viðskiptavini sína.
- Þegar ný tækni er innleidd í ökurými ökumanna, er nauðsynlegt að nýta hana til vinnuverndar, til dæmis til að upplýsa ökumenn um hvernig megi bæta vinnuáðstæðuna.
- Það getur tekið lengri tíma að framkvæma verkefni eftir að öryggisþættir hafa verið innleiddir og af þeim sökum:

- þarf að taka tillit til þess í skipulagi og áætlunum vinnunnar;
- kúnnar þurfa einnig að gera sér grein fyrir þessu.
- Þjálfun svo sem tækni við að aka varfærnislega, þarf að vera hluti af skipulögðu kerfi sem miðar að því að draga úr áhættu með ótvíræðri þátttöku stjórnenda.

Hvað fólksflutninga varðar taka margvísleg dæmi á því að koma í veg fyrir ofbeldi gegn öikumönnum, þar með talið ofbeldi frá skólabörnum. Slíkt ofbeldi getur haft margs konar afleiðingar: streitu og meiðsli á starfsfólki, skemmdir á rútum og aukna hættu á slysum á vegum úti. Það þótti mikilvægt að láta börnin vera hluta af lausninni og ráðstafanir sem gripið var til í dæmunum fólu meðal annars í sér:

- samvinnu — með skólum, forvarnaverkefnum gegn glæpum, lögreglu og umferðaryfirvöldum;
- þátttöku barna, sem dæmi:
  - skipa forvarnafulltrúa með tengslamyndun í sínum verkahring, t.d. að vinna með skólum;
  - nota leiki og sýningar með börnum til að bera kennsl á vandamál og lausnir;
  - að fá samþykki barna fyrir hegðunarreglum og að stunda „gæslu“ í rútunum;
  - sameiginleg námskeið með öikumönnum og börnum — til að hjálpa til við að fá sameiginlegan skilning;
- að taka heildræna nálgun, með þátttöku skóla bæði í því sem gerist innan og utan skóla;
- inngripsfulltrúar — aðstoðarmenn sem starfa við að skoða aðgöngumiða í skólabílanum;
- hlífir til verndar á hliðarrúður, ökurými bílstjóra aðskilið frá farþegum, eftirlitsmyndavél, staðsetningarkerfi og talstöðvarsamband ef á þarf að halda;
- lögfræðiaðstoð og ráðgjöf eftir slys í boði fyrir starfsfólk.

Dæmin sýna að hægt er að grípa til fjölda ráðstafana til að hafa stjórn á áhættu og bæta öryggi fyrir öikumenn sem starfa við vegaflytninga. Þessar ráðstafanir geta einnig leitt til bættrar þjónustu fyrir skjólstæðinga og farþega og fjárhagslegan sparnað fyrir flutningafyrirtæki.

## Dæmi:

Þýska verkefnið *DocStop* var sett í gang til að **bæta heilsugæsluáðstöðu í vinnunni fyrir atvinnubílstjóra á langferðum**. Áningarstaðir á vegum eru *DocStop* stöðvar, þar sem eru læknar en það er hentugt fyrir öikumenn að fara til þeirra á meðan þeir eru á ferðinni, án þess að raska áætlun þeirra tilfínanlega.

Hjá *Arla Foods* í Danmörku, þróuðu stjórnendur áætlun í samvinnu við öikumenn til að **safna upplýsingum um vinnuskilyrði á yfir 500 mismunandi hleðslustöðvum**. Upplýsingarnar eru aðgengilegar í upplýsingakerfi fyrirtækisins, þannig að þær eru aðgengilegar öikumönnum þegar þeir prenta út áætlun dagsins. Atriðin sem farið er yfir fela í sér samninga



© David Tijero

við kúnnar. Hvað varðar öikumennina þá tóku aðgerðirnar með í reikninginn leshæfni þeirra og takmarkaðan tíma sem þeir hafa til lestu.

*Shell Transport* í Danmörku **skyldar undirverktaka sína til að fara eftir gæða- og öryggisreglum fyrirtækisins**. Þessar reglur beinast aðallega að tilkynningum á slysum og meiðslum, þjálfun og leiðbeiningum til handa öikumönnum og hvernig undirverktakar innleiða öryggi í sínum eigin verkferlum. Náð er fylgst með að farið sé eftir verkefninu.

*Transport for London* býður **kvenbílstjórum** viðeigandi vinnuáðstæður til að bæta ráðningar og viðveru í starfi. Þeir útvega „kvenleiðbeinendur“ á stoppstöðvum til að styðja við kvenkyns bílstjóra; hjálpa til við kostnað vegna barnavistunar; og snyrtiaðstöðu fyrir konur. Ráðstafanir og herferðir hafa verið innleiddar til að koma í veg fyrir ofbeldi í rútum. Þjálfun er fyrir starfsfólk og alla stjórnendur sem leggur áherslu á núll-þolinmæði gagnvart brotlegri hegðun og mismunum. Sífelld er unnið í málefnum svo sem sveigjanlegum vinnutíma. Annað dæmi er að spænska stéttarfélagið CCOO, í kjölfar rannsóknar, kom með tillögur að einkennisbúningum fyrir kvenkyns bílstjóra.

Franska flutningafyrirtækið *Prevost* setti á 80 km/klst., **hámarkshraða** fyrir öikumenn sína með því að beita margs konar aðferðum, sem skilaði sér í minni eldsneytiseyðslu og kolefnisútbæstri, og bættri heilsu og öryggi öikumanna. Starfsmenn tóku þátt í sparnaðinum. Límmiðar á ökutækjunum eru notaðir til að auglýsa verkefnið.

## Frekari upplýsingar

Heildarskýrslan er fánleg á ensku á vefsíðu stofnunarinnar á: [http://osha.europa.eu/en/publications/reports/managing-risks-drivers\\_TEWE11002ENN/view](http://osha.europa.eu/en/publications/reports/managing-risks-drivers_TEWE11002ENN/view) þar sem hægt er að sækja hana endurgjaldslaut.

Þetta upplýsingablað er fánlegt á öllum tungumálum ESB á: <http://osha.europa.eu/en/publications/factsheets>

Vinnuverndarstofnun Evrópu  
Gran Vía, 33, 48009 Bilbao, SPÁNI  
Sími: +34 944794360, Fax +34 944794383  
tölvupóstur: [information@osha.europa.eu](mailto:information@osha.europa.eu)

© Vinnuverndarstofnun Evrópu. Afritun er heimil að því gefnu að getið sé heimilda. Printed in Belgium, 2011

