



## Att hantera risker för förare vid vägtransporter: exempel på god praxis

Inom vägtransportsektorn är det, precis som inom många andra sektorer, viktigt att vara uppmärksam på arbetsvillkoren för att få en skicklig och motiverad arbetsstyrka. Vissa särdrag inom sektorn gör riskhanteringen svårare än i andra sektorer. Men genom att ta hänsyn till hur sektorn fungerar i praktiken och förarnas karaktär och hur de arbetar kan riskerna hanteras. EU-Osha har publicerat en rapport med fallstudier om att hantera risker för förare av vägtransporter (<sup>1</sup>). Fallen innehåller många olika initiativ och insatser för att skydda vägtransportförare.

Förarna arbetar oberoende och långt borta från en fast bas. De kan vara egna företagare och har ofta lång erfarenhet som förare. Det innebär att det inte alltid är lätt att kommunicera med dem och rådfråga och engagera dem, och de är inte alltid öppna för förändringar. Därför måste förarna i hög grad medverka till lösningarna – lösningarna måste utvecklas av förare för förare med deltagandemetoder – för att man ska kunna utnyttja deras erfarenhet och få deras erkännande. Det är också viktigt att det finns tillräckligt med tid för att diskutera, planera, prova och införa förändringar.



© iStock

Förarens erfarenheter kan också utnyttjas genom att de anlitas som talesmän, utbildare och handledare.

Kunder och intressenter bör vara delaktiga i riskhanteringen. De som genomför leveranser arbetar inte ensamma utan ingår i en kedja. Förarnas arbetsgivare kan tycka att det är svårt att garantera säkerheten för sina anställda när de arbetar på kundernas områden. Eftersom verksamheten är konkurrensutsatt kan transportfirmor vara obenägna att ställa krav på sina kunder, som kan ha den felaktiga uppfattningen att förarnas säkerhet inte är deras ansvar. När det gäller förare av allmänna transportfordon hör även passagerarna till riskerna och lösningarna. Andra parter som måste vara delaktiga i riskhanteringen kan vara

- företagen där varor hämtas och levereras,
- passagerare och skolelever,
- grupper för trafiksäkerhet, transportministerier, polisen och domstolarna osv.

(<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.

Stora arbetsgivare har möjlighet att ställa upp arbetsmiljönormer för sina leverantörer vilket kan få dessa mindre företag att även anta sådana normer när de arbetar med andra kunder.

Arbetsmiljölösningar som åtgärder för säkrare körning kan kräva extra tid att genomföra. Detta måste tas med i beräkningen både vid organisationen och schemalagningen av arbetet. Å andra sidan kan införandet av defensivt körande resultera i lägre bränslekostnader och följaktligen kostnadsbesparingar.

Utbildning, vidareutbildning och garantier för att rutinerna verkligen följs är mycket viktiga för förare, men de måste genomföras inom ramen av ett organisationssystem som har som mål att förhindra risker och med tydligt engagemang från ledningens sida.

När förändringar äger rum måste man ta hänsyn till deras inverkan på arbetsmiljön. Till exempel kan införandet av informations- och kommunikationsteknik i förarhytter användas till att förbättra både förarnas säkerhet och hälsa.

Man måste också ta hänsyn till olikheter i arbetsstyrkan – till exempel måste behoven hos äldre och yngre arbetare, kvinnliga förare och utländska arbetare beaktas.

### Viktiga slutsatser från exemplen:

- Förarna är ofta egna företagare, mycket erfarna och vana vid att arbeta självständigt. Detta innebär bland annat att man måste
  - se till att kontakter tas på ett sätt som är praktiskt men inte nedlåtande,
  - använda platser som förare ofta är på – rastplatser på motorvägar osv.,
  - se till att råd och lösningar bygger på förarens erfarenheter till exempel genom att
    - låta förare medverka i riskbedömning och utarbetande av lösningar,
    - använda förare som talesmän, handledare osv.,
    - ge tillräckligt med tid för att utveckla lösningar och införa förändringar.
- Kunder och intressenter bör medverka till lösningar för riskhantering, till exempel
  - distributionskedjan – leverantörer, områden där leveranser genomförs osv.,
  - passagerare och skolelever,
  - grupper för trafiksäkerhet, transportministerier osv.
- Stora organisationer har möjlighet att ställa upp arbetsmiljönormer för sina leverantörer. Det här kan i sin tur få dessa små och medelstora företag att anta samma normer för sina andra kunder.

- När ny teknik införs i förarhytter kan den också utnyttjas för arbetsmiljön, till exempel genom att hålla förare informerade och förbättra leveransscheman.
- Arbetsmiljölösningar kan innebära att det krävs mer tid för att utföra uppgifter och därför
  - måste detta beaktas vid organisation och schemaläggning av arbetet,
  - måste även kunderna bli medvetna om detta.
- Utbildning, till exempel i defensiv körteknik, måste vara en del av ett organisationssystem för att förhindra risker, och det måste finnas ett tydligt engagemang hos ledningen.

När det gäller passagerartransporter handlar olika fallstudier om att förhindra våld mot förare, däribland våld från skolelever. Sådant våld kan få flera konsekvenser: stress och skador på personalen, fysiska skador på bussar och ökad olycksrisk i trafiken. Att låta eleverna bli delaktiga i lösningen ansågs viktigt och de åtgärder som vidtagits omfattade

- partnerskap – med skolor, program för brottsförebyggande, polis, trafikmyndigheter,
- elevmedverkan, till exempel
  - utse en brottsförebyggare med uppsökande ansvar, till exempel att arbeta med skolor,
  - använda teaterföreläsningar med elever för att identifiera frågor och lösningar,
  - låta eleverna enas om uppföranderegler för bussresor och övervakning på bussarna,
  - ordna gemensam utbildning med förare och elever – för att nå en gemensam förståelse,
- en övergripande strategi där skolorna är engagerade i vad som händer både innanför och utanför skolans grindar,
- fältassistenter – assistenter som arbetar med biljettkontrollanter,
- skyddande beläggning på sidorutor, förarhytten skild från passagerarna, övervakningskameror, spårningssystem och radiolänkar för snabbt ingripande,
- tillgång till juridisk hjälp och rådgivning för personalen efter en incident.

Fallstudierna visar att en rad åtgärder kan genomföras för att kontrollera riskerna och förbättra säkerheten för förare av vägfordon. Dessa åtgärder kan även leda till förbättrad service för kunder och passagerare och ekonomiska besparingar för transportföretagen.

### Exempel:

Det tyska projektet DocStop startades för att förbättra **tillgången till hälsovård för långtradarförare** när de arbetar. Rastplatser vid motorvägar fungerar som DocStop-center som har ett nätverk med läkare som det är enkelt för förare att konsultera när de är på väg utan att det stör deras scheman för mycket.

Vid Arla Foods, Danmark, utarbetade ledningen i samarbete med förare ett program för att samla in **information om arbetsvillkoren** på över 500



© David Tijero

olika lastningsområden. Den här informationen har lagts in i företagets IT-system och är nu tillgänglig för förarna när de skriver ut sin dagliga rutt. Frågorna omfattade överenskommelser med kunder. För förarna var det viktigt att det i åtgärderna togs hänsyn till deras utbildningsnivå och den begränsade tiden för att genomföra leveranser.

Shell Transport i Danmark kräver att **underleverantörerna anpassar sig till företagets kvalitets- och säkerhetsnormer**. Dessa är särskilt inriktade på rapporteringen av olyckor och skador, utbildningen av förare och hur underleverantörerna integrerar säkerhet i sin verksamhet. Genomförandet av programmet övervakas noggrant.

Transport for London erbjuder **kvinnliga busschaufförer** lämpliga arbetsvillkor för att förbättra rekrytering och minska avhopp. De erbjuder kvinnliga handledare på depåerna för att stödja kvinnliga förare, hjälp med kostnader för barntillsyn och toaletter för kvinnor. Åtgärder och en kampanj har genomförts för att förhindra våld på bussar. Det finns utbildning för personal och alla chefer där vikten av nolltolerans för diskriminerande beteende betonas. Arbetet fortsätter med frågor som flexibla arbetsmönster. I ett annat exempel tog det spanska fackförbundet CCOO efter en undersökning fram rekommendationer för uniformer för kvinnliga förare.

Det franska transportföretaget Prevost tog initiativ till en **fartgräns** på 80 km/t för sina förare med hjälp av olika åtgärder vilket resulterade i lägre bränsleförbrukning och lägre koldioxidutsläpp och förbättrad hälsa och säkerhet för förarna. Arbetstagarna fick del av kostnadsbesparingarna. Stickers på fordon används för att främja initiativet.

### Mer information

Hela rapporten finns på engelska på byråns webbplats på: [http://osha.europa.eu/en/publications/reports/managing-risks-drivers\\_TEWE11002ENN/view](http://osha.europa.eu/en/publications/reports/managing-risks-drivers_TEWE11002ENN/view) där den kan laddas ner gratis.

Detta faktablad finns på alla EU-språk på: <http://osha.europa.eu/en/publications/factsheets>

**Europeiska arbetsmiljöbyrån**  
 Gran Vía, 33, 48009 Bilbao, SPANIEN  
 Tfn +34 944794360, Fax +34 944794383  
 E-post: [information@osha.europa.eu](mailto:information@osha.europa.eu)

© Europeiska arbetsmiljöbyrån. Kopiering tillåten förutsatt att källan anges. Printed in Belgium, 2011

