

TYA-projekt

Arbetsmiljön för förare av specialfordon vid samhällsbetalda resor

En kartläggning och analys av specialfordonförarens arbetsmiljö



Mervärde i transportbranschen

Innehåll:

Sammanfattning	2
Baggrund	3
Förutsättningar	4
Syftet	4
Metoder och tillvägagångsätt	4
Resultatet	5
Slutsatser och Rekommendationer	7
Förslag på fortsatt verksamhet	7

Bilagor:

1	Ej namngiven, saknas i detta korrektur
2	Underlag för fortsatta diskussioner om utbildning för förare av specialfordon

8

Sammanfattning

Syftet med detta projekt har varit att kartlägga och analysera vilka fysiska arbetsmiljöfaktorer som påverkar förarna av specialfordon. Det är i huvudsak arbetet med förankringen av rullstolar som upplevs som belastande i synnerhet när flera rullstolar ska förankras. Bårtransporter och trappklättrare är två andra områden där många förare upplever att det finns problem. Enligt den analys som gjorts inom projektet upplever förare som kör fordon som är utrustade med bakgavellyft mindre problem med en betungande arbetsmiljö än de som har fordon utrustade med ramp.

Många förare upplever problem med förarmiljön. En större andel kvinnor upplever att förarstolen är för hård och inte går att ställa in i ett komfortabelt läge, det kan också vara svårigheter för korta personer/förare att nå pedalerna i vissa fordon utan att behöva sträcka på benen. Någon justeringsmöjlighet av ratten finns i regel inte, vilket medför att körställningen inte kan anpassas utifrån förarnas fysiska förutsättningar.

Det som till viss del försvårar arbetet med att prioritera arbetsmiljöfrågorna inom färdtjänsttransporterna är att de som upphandlar transporterna bara fokuserar sina krav på resenärernas säkerhet, miljöfrågor och i viss mån trafiksäkerhetsfrågor.

Nästa alla förare som intervjuats och som svarat på enkäten upplever arbetet som generellt bra alternativt mycket bra. Arbetstiderna upplevs också som bra av flertalet förare.

I projektet har kontakter tagits med aktörer som utformar förslag till de krav som används i upphandlingar av färdtjänsttransporter i syfte att påverka så att även arbetsmiljön beaktas. Ytterligare analyser bör göras av de moment som innebär besvärande arbetsställningar. Förarmiljön på förarplatsen utifrån förarnas behov och fysiska förutsättningar bör speciellt kartläggas och analyseras.

Bakgrund

Arbetsmiljön för yrkesförare är ständigt under utveckling. Nya arbetsuppgifter och miljöer bidrar till att arbetsförhållandena fortlöpande förändras. Kraven på förarna blir högre för var dag och olika yttre faktorer som arbetsgivare och arbetstagare inte råder över påverkar förarnas arbetsmiljö alltmer. En av de förargrupper som under de senaste åren påverkats av denna utveckling är förarna av specialfordon. TYA som är ett samarbetsorgan mellan arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer i transportsektorn har fått i uppdrag att genomföra en förstudie av färdtjänstförarnas¹ arbetsmiljö. Färdtjänst är en form av kollektivtrafik som är anpassad till funktionshindrade personers behov. De som har ett funktionshinder som gör att de har stora svårigheter att förflytta sig och därmed svårigheter att åka med allmänna kommunikationer har rätt till färdtjänst. I Sverige infördes 1998 den så kallade Färdtjänstlagen. Innan den infördes reglerades färdtjänst i Socialtjänstlagen, ett viktigt syfte med lagändringen var att poängtera att färdtjänst är en transportfråga och inte en social omsorgsfråga. Under de senaste årtiondena har färdtjänstverksamheten utvecklats kraftigt.

Färdtjänstresor görs med taxibilar eller med större fordon så kallade specialfordon. Dessa är anpassade för att bland annat kunna ta rullstolar och i vissa fall även bårtransporter. Alla specialfordon är ombyggda hos speciella karosseriverkstäder och utformade efter avtals- och lagkrav. Kraven på fordonens inre och i vissa fall yttre miljöer formuleras vanligtvis i de upphandlingar som genomförs av kommuner eller trafikmyndigheter. I Stockholm har Stockholms läns landsting ansvaret för att samordna färdtjänstupphandlingarna även för kranskommunerna.

Kraven varierar mellan olika upphandlingar. Det finns dock centrala rekommendationer avseende vilka krav som kan ställas. SLTF, nuvarande Svensk Kollektivtrafik har i skriften Specialfordon 2006 utformat detaljerade krav som kan ställas på fordonen i samband med upphandlingar. Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) har givit Svenska Miljöstyrrådet (MSR) i uppgift att ta fram en skrift avseende krav som kan ställas beträffande trafiksäkra och miljöanpassade färdtjänsttransporter. Denna publikation förväntas utkomma i början av 2009. QIII som är en organi-

sation som bedömer upphandlingar av person- och godstransporter har i sitt bedömningssystem kriterier inom arbetsmiljö-, trafiksäkerhets- och miljöområdet som kan användas vid upphandlingar av färdtjänsttransporter. Dessa kriterier används också i vissa fall som krav i upphandlingar.

Förutsättningar

Färdtjänstresor görs som tidigare nämnts med taxibilar eller så kallade specialfordon. Kraven på specialfordon, deras funktion och utrustning utgår i regel från de krav som ställs i upphandlingar. Utifrån ett tiotal upphandlingar som genomförts under de senaste åren har vi funnit att de krav som ställs i huvudsak beaktar resenärernas komfort och säkerhet samt miljöfrågor som är kopplade till fordonen och i viss mån även trafiksäkerhetsfrågor. Frågor eller krav som berör förarnas arbetsmiljö tas i regel inte upp.

Påverkan från de företag eller förare som kör färdtjänsttransporter beträffande val av fordonens utformning, funktion och utrustning utifrån ett arbetsmiljöperspektiv har hittills varit begränsade och i vissa fall mycket begränsad. Anledningen till detta är företrädesvis att de krav som ställs i samband med upphandlingarna har varit mycket detaljerade och inte gett utrymme till några alternativa lösningar. Kraven har utgått från resenärernas behov och förutsättningar och många gånger upplevts som kompromisslösa, vilket bidragit till svårigheter att diskutera förarnas arbetsmiljö. Konkurrenssituationen har troligtvis också medfört att företagen varit återhållsamma med att framföra synpunkter till Färdtjänsten avseende arbetsmiljöaspekter.

Arbetsmiljön för förarna av specialfordon har tagits upp och diskuterats i TYAs Branschråd – Taxi. För att få en uppfattning om hur förarnas arbetsmiljö är beslutades att genomföra en förstudie. TYA påbörjade 2007 arbetet (ett projekt) med en förstudie av arbetsmiljön för förare av specialfordon. Projektets avgränsning och inriktning var arbetsmiljön i relation till fordonet. De problem som både förare och företag framfört har bland annat varit; besvärliga arbetsställningar, bristfälliga förankringsmöjligheter för rullstolar och trånga

¹ Med färdtjänstförare avses i denna rapport förare av specialfordon inom färdtjänsten

utrymmen. I uppdraget ingick också att TYA ska verka för att ingå i grupper som utarbetar normer och krav för specialfordon. Det är viktigt att förarna arbetsmiljö beaktas i större utsträckning vid framtagning av nya normer än vad som hittills varit fallet.

I projektet har en särskild genomgång gjorts av Svensk Kollektivtrafiks dokument Specialfordon 2006. Dokumentet innehåller rekommendationer på krav som kan ställas på specialfordon.² Projektgruppens bedömning är att dokumentet är mycket detaljerat och inte ger utrymme för några innovationer, det beaktar inte heller förarnas arbetsmiljö. Dokumentet som troligtvis har en stor påverkan vid upphandlingar av färdtjänsttransporter är enligt projektgruppens tolkning för detaljreglerat. I allt väsentligt beaktas endast resenärernas behov samt i viss mån transportekonomiska aspekter vid utformningen av fordon och utrustning, vilket enligt projektgruppens uppfattning medför att arbetsmiljön för förarna påverkas negativt. Som ett exempel kan

nämnas att placeringen och typen av fastspänningsanordningar kan vara avgörande för hur ergonomin blir för förarna. Detta kan även påverka säkerheten för resenärerna. Vid transporter av flera rullstolspassagerare kan arbetsställningarna bli extremt påfrestande när rullstolarna ska förankras.

Syftet

Projektets syfte har varit att kartlägga och analysera vilka arbetsmiljöfaktorer som negativt påverkar förarna av specialfordon. Avgränsning och inriktning har varit arbetsmiljön i relation till fordonet, med tyngdpunkt på den fysiska arbetsmiljön. Inom projektets ram har också en kartläggning genomförts av vilka sammanslutningar och organisationer som sätter upp normer och krav för specialfordon.

² Med specialfordon avses fordon som kan ta personer som sitter i rullstolar och bärtransporter inom färdtjänsten

Metoder och tillvägagångssätt

Projektet har organiserats och genomförts av TYA. En projektgrupp bestående av Per Andersson – Samtrans Skol- och handikapptransporter Stockholm AB, Håkan Ax – Svenska Transportarbetareförbundet, Staffan Eklund – Koppartaxi AB, Stefan Eriksson- Svenska Transportarbetareförbundet, Johan Engström – Sirius-Humanum AB och Tomas Nordström – Svenska Transportarbetareförbundet har varit rådgivare och remissgrupp i projektet. I styrgruppen för projektet ingår Martin Milijeteig- Svenska Transportarbetareförbundet samt Alf Berglund- Transport Gruppen. Projektledare har varit Maria Vigren – TYA.. Per Nybom – Itra-Onex har anlitats som rådgivare/konsult och ansvarig för utformning och sammanställning av de enkäter som förekommit i projektet.

Arbetet med att kartlägga och analysera verksamheten har gjorts genom enkätundersökning och intervjuer. Intervjuerna har haft till syfte att fördjupa och i viss mån verifiera enkätsvaren/resultaten. Frågorna i enkätundersökningen har tagits fram av projektgruppen.

Projektgruppens roll har varit att, initialt lägga fast en projektplan, medverka vid utformning och underlag till enkäten, delta i utvärderingen av svaren från enkäten, medverka vid utformningen av underlagen till djupintervjuerna och analysera svaren.

Enkätundersökningen genomfördes under februari och mars 2008. TYA har ansvarat för distribution och insamlande av enkäterna och Itra-Onex har designat och sammanställt enkäterna. Enkäternas innehåll/frågor har utvecklats av projektgruppen i samarbete med Itra-Onex.

Enkäterna distribuerades med början vecka 6 och sammanställningen påbörjades vecka 9 och avslutades vecka 13. Totalt distribuerades cirka 700 enkäter till olika kontaktpersoner för direktutdelning till förarna och 381 svar har inkommit, vilket är drygt 54 procent.

Intervjuerna genomfördes i huvudsak under augusti 2008. Intervjuerna har föregåtts av enkätundersökningen med samma och liknande inriktning och frågor. Kontakter har tagits med 23 förare varav 19 har intervjuats. En separat rapport som är baserad på intervjuerna har upprättats. De förare som svarat på enkäten och deltagit i intervjuerna har varit positiva till den kartläggning och analys som genomförts.

Resultatet

Resultatet av enkäten

Totalt har 381 enkäter besvarats och sammanställts. Av de svarande var drygt 12 procent kvinnor och åldersgruppen över 50 år var drygt 42 procent. Nästan alla cirka 95 procent av de tillfrågade upplevde arbetet som ganska bra alternativt mycket bra.

Knappt hälften, 44 procent svarar att förankringen av rullstolar var ett problem. Av de som arbetar med bårtransporter upplever nästan hälften att det är problem och drygt hälften upplever arbetet med trappklättrare som problem. Nyttan av den utrustning som finns i fordonet upplever nästan alla, mer än 90 procent att den är bra eller mycket bra. Det finns inga större skillnader mellan åldersgruppen över respektive under 40 år beträffande hur de upplever sin arbetsmiljö vid på- och avlastning av rullstolar. På frågan om de upplever arbetet påfrestande vid på- och avstigning/lastning så uppger 32 procent av de som är 40 år och yngre att det är vissa problem alternativt mycket besvärligt. Motsvarande för gruppen 41 år och äldre är 41 procent. På frågan om arbetsmiljön och problem som finns i samband med förankring av rullstolar finns det ingen nämnvärd skillnad mellan åldersgrupperna. På frågan om hur de upplever fordonets utformning

utifrån de arbetsuppgifter som ska göras svarar 81 procent i den övre åldersgruppen att det är ganska bra alternativt mycket bra. Motsvarande för gruppen 40 år och yngre är 76 procent. På samtliga frågor som jämförts och som baserats på åldersgrupperna (20 – 40 år resp. 41 – 65 år) finns en tendens att åldersgruppen 41 – 65 år upplever arbetsmiljön inklusive belastningsergonomin något mindre problematisk än gruppen 40 år och yngre.

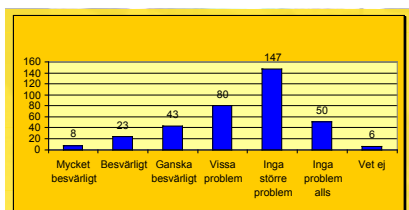
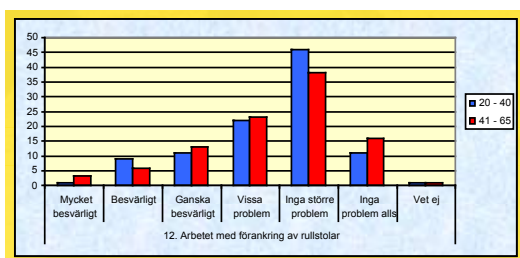
Beträffande jämförelsen mellan fordon/förare som har bakgavellyft respektive ramp så finns klara skillnader. De som har bakgavellyft upplever mindre problem och är mer tillfredsställda med arbetsmiljön än de som har fordon utrustade med ramp. På frågan ”Hur upplever du din arbetsmiljö vid på- och avlastning?” svarar 92 procent av de som har bakgavellyft att de tycker det är ganska bra eller mycket bra. Motsvarande för dem som kör fordon med ramp är 74 procent, vilket bör tolkas som en tydlig skillnad. På frågan om faktorer som är påfrestande vid arbetet vid på- och avstigning svarar 27 procent av de som har bakgavellyft att det är vissa problem och några tycker det är mycket besvärligt. Motsvarande för dem som kör fordon med ramp är 42 procent.

Cirka 86 procent tycker att arbetstiderna var ganska bra. Över 65 procent upplever att de känner sig stressade av körtiderna. Drygt 31 procent upplever problem på grund av resenärerna.

I de kommentarer (55 stycken) som återfinns i fritexten, fråga 15. ”Annat som kan vara påfrestande”, framgår att 16 procent av kommentarerna kan relateras till stress, 5 procent till buller, 10 procent till utrustning och 7 procent till förarmiljön. Problem som härrör sig från beställningscentraler och planeringen av transporter omfattar cirka 22 procent.

På de fritextkommentarer som finns i fråga 6 ”Hur upplever du fordonets utformning utifrån dina arbetsuppgifter?” har vi fått in 11 kommentarer varav 4 uppger att de upplever att det är för trångt i fordonen, därutöver har vi inte funnit någon samstämmighet i övriga kommentarer.

Hur upplever du din arbetsmiljö vid förankring av rullstolar?



Resultatet av intervjuerna

Totalt har 19 förare intervjuats varav 7 var kvinnor. En övervägande del av förarna körde specialfordon som var utrustade med ramp och sänk-/nig-funktion. Åldersfördelningen var jämt fördelat inom gruppen 31 – 65 år. Någon skillnad i svaren mellan kvinnor och män fanns inte förutom problem som härrörde förarmiljön – förarstolen. En större andel kvinnor upplever att förarstolen är för hård och inte går att ställa in i ett komfortabelt läge, det kan också vara svårigheter för korta personer/förare att nå pedalerna i vissa fordon utan att behöva sträcka på benen. Rattens justeringsmöjligheter var i flertalet fordon obefintlig, vilket medförde att arbetsställningen, körställningen inte kunde anpassas utifrån förarnas fysiska förutsättningar. Vid transporter av mer än två rullstolar uppstår alltid problem. Det är företrädesvis utrymmet i fordonen och förankringen av rullstolarna

som medför att förarna få stora svårigheter att genomföra sina arbetsuppgifter. Detta medför att förarna måste använda sig av arbetsställningar som kan vara mycket påfrestande. Det fanns också synpunkter på placeringen av den elektroniska utrustningen i fordonen. Flera förare påpekade också att de inte hade fått någon utbildning eller information om hur fordonen skulle evakueras i akuta situationer. Enligt Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:22) om bilar och släpvagnar som dras av bilar; 40 Kap. 31 § framgår följande ”Vid nödutrymning skall rullstolen kunna lossas från fasthållningsanordningen på kortare tid än 40 sekunder utan att verktyg behöver användas.” Det är troligt att dessa regler inte är kända inom den breda gruppen av färdtjänstförare. Vid akut evakuering av flera rullstolar kan det vara svårt att klara denna tidsgräns.

Slutsatser och rekommendationer

Allmänt

Inom ramen för detta projekt har syfte varit att kartlägga och analysera vilka fysiska arbetsmiljöfaktorer som påverkar förarna av specialfordon. Det som till viss del försvårar arbetet med att prioritera arbetsmiljöfrågorna vid samhällsbetalda resor är att de som upphandlar transporterna i huvudsak fokuserar sina krav på resenärernas säkerhet, miljöfrågor och i viss mån trafiksäkerhetsfrågor. Arbetsmiljöfrågorna har inte samma dignitet och i de upphandlingar och avtal som vi tagit del av nämns inte arbetsmiljöfrågorna i ett förarperspektiv. I andra transportupphandlingar som kommunerna genomför finns ofta arbetsmiljöfrågor med som krav eller omnämns som viktiga delar i arbetets utförande. Varför denna skillnad finns har vi inte haft möjligheter att ta reda på inom ramen för detta projekt. Arbetsmiljön för färdtjänstförarna tycks bara vara en angelägenhet mellan arbetsgivare och arbetstagare trots att de som upphandlar transporterna och färdtjänstförvaltningen i stor utsträckning är med och påverkar förutsättningarna för förarnas arbetsmiljö.

Det är framförallt två områden som bör belysas ytterligare inom den fysiska arbetsmiljön och där fortsatta analyser behöver genomföras. Arbetet med förankringen av rullstolar upplevs som belastande i synnerhet när flera rullstolar ska förankras. Bårtransporter och trappklättrare är två andra områden där många förare upplever att det finns problem. Förare som kör fordon som är utrustade med bakgavellyft upplever mindre problem med arbetsmiljön än de som har fordon utrustade med ramp. En majoritet av förarna upplever att de känner sig stressade av körtiderna.

I övrigt kan noteras att nästa alla av de förare som vi intervjuat och som svarat på enkäten (cirka 95 procent) upplever arbetet som bra alternativt mycket bra. Arbetstiderna upplevs också som bra eller till och med mycket bra. Nyttan av den utrustning som finns i fordonen upplever nästan alla (mer än 90 procent) att den är ändamålsenlig och fordonets utformning utifrån de arbetsuppgifter som ska göras upplevs också av en klar majoritet som tillfredsställande.

Rekommendationer

Vi föreslår att:

Ytterligare kontakter tas med de aktörer som utformar förslag till rekommendationer av krav i upphandlingar av färdtjänsttransporter i syfte att;

- påverka så att kraven också inkluderar arbetsmiljöfaktorer
- informera aktörerna om de arbetsmiljöproblem som finns
- föreslå att TYA eller annan organisation finns med som referens alternativt deltar i de grupper som arbetar med frågor som berör färdtjänstupphandlingar.

Fördjupade studier/analyser görs av de moment som innebär besvärande arbetsställningar.

En kartläggning och analys görs av förarmiljön på förarplatsen utifrån förarnas behov och fysiska förutsättningar.

Förslag på fortsatt verksamhet

Enligt enkätsvaren känner sig över hälften av alla förare pressade av körtiderna, vilket innebär att de är stressade i sitt arbete. Det kan därför vara av stor betydelse att om möjligt kartlägga och analysera detta. Det är också viktigt att arbetsmiljöfrågorna lyfts fram på det lokala och regionala planet där upphandlingarna av färdtjänsttransporterna genomförs.

I vårt arbete i projektet konstaterades att specificerade checklistor för t ex skyddsronder behöver utarbetas. Därför undersöker TYA möjligheterna att utveckla sådana checklistor.

Som ett resultat (en biprodukt) av projektet har även diskussioner förts om utbildningsbehovet för förarna. Underlag för detta har utvecklats, enligt bilaga 2.

Underlag för fortsatta diskussioner om utbildning för förare av specialfordon

TYA arrangerar en 2-dagars utbildning för förare av specialfordon där delar av nedanstående moment ingår. I en fortsatt utbildning för förare av specialfordon kan följande moment beaktas:

- 📄 Känna till hur man kopplar bort ström från elrullstol.
- 📄 Känna till broms frikopplare- förflyttning av strömlös maskin.
- 📄 Kunskap om hur man kör en elrullstol in i ett fordon etc.
- 📄 Fästanordningar för krokar/spännband. Praktiska övningar.
- 📄 Släcka brand i fordon- redskap- maskin- etc.
- 📄 Ansvarsfrågor. När övergår ansvar för kunden från chaufför till t ex vårdpersonal?
- 📄 Sekretess.
- 📄 Kännedom om arbetsmiljölagstiftningen.
- 📄 Försäkringsfrågor.
- 📄 Utbildning på t ex trappklättrare och andra hjälpmedel.
- 📄 Ergonomi/förflyttningsteknik. När skall assistans begäras?
- 📄 Utrymning av fordon. Praktiska övningar.
- 📄 Kundbemötande.
- 📄 Kunskap om vikter och mått på maskiner för att kunna vara delaktig vid beställning samt om och påbyggnad av fordon. (denna punkt avser särskilda kunskaper för skyddsombud)

Det här är TYA

TYA står för Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd och är ett samarbetsorgan mellan arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer i transportsektorn. Cirka 17 000 företag, med ungefär 100 000 anställda, är anslutna till TYA. Vår affärsidé är att aktivt bidra till ökad produktivitet och lönsamhet i TYA-anslutna företag. Verksamheten bedrivs genom kurser och projekt med sikte på yrkeskunskap och arbetsmiljö. Vi samarbetar med skolor och myndigheter samt utarbetar informationsmaterial och läromedel. Läs mer på tya.se.

