



Riktlinjer för truckförarens **kunskaper och färdigheter**



TLP10

2011-01-01

För att se denna pdf i uppslag gör följande inställning:

- 1. Gå till "Visa" i menyn**
- 2. Välj "Sidvisning" i listan**
- 3. Välj "Dubbelsidig vy".**
- 4. Om tabellerna ej visas på samma uppslag - kryssa ur "Visa försättsblad i dubbelsidig vy". Du hittar det på samma ställe där du valde dubbelsidig vy.**

Prevent är en ideell förening inom arbetsmiljöområdet med Svenskt Näringsliv, LO och PTK som huvudmän. Vår uppgift är att tillsammans med huvudmännen förmedla kunskap kring arbetsmiljöfrågor och utveckla metoder som ska fungera som ett stöd för varje arbetsplats i det löpande arbetsmiljöarbetet.

Prevent arbetar för ett friskt, sunt och säkert arbetsliv. På www.prevent.se finns mer information.

Dokumentet Riktlinjer för truckförarens kunskaper och färdigheter – TLP10 är framtaget i samarbete med Svenskt Näringsliv, LO, Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd (TYA) och Maskinleverantörerna.

Innehållet får kopieras, men inte ändras.

© 2011	Prevent Arbetsmiljö i samverkan Svenskt Näringsliv, LO & PTK		
Upplaga	1:1		
Projektledare	Mats Bjurvald		
Text	Mats Bjurvald		
Grafisk form	Sofia Thorsson		
Distribution	Prevent, Box 20133, 104 60 Stockholm		
Telefon	08-402 02 00	Fax	08-402 02 50
E-post	info@prevent.se	Webb	www.prevent.se
ISBN	978-91-7365-115-8		

Innehåll

Introduktion	4
--------------------	---

Del 1 Kunskaps- och färdighetsmål

Vad krävs för att få köra truck?	6
Trucktyper	7
Kunskaps- och färdighetsmål	11

Del 2 Utbildningens genomförande

Varför ska truckförare ha utbildning för jobbet?	20
Företagskultur och attityder	20
Truckförarutbildningens omfattning	21
Kompletteringar	23
Att hålla kunskapen levande – repetitionsutbildning	23
Truckinstruktörens roll	24
Arbets-skador till följd av truckanvändning	24

Bilagor

Förslag till olycksscenarier att diskutera under utbildningen	29
Vad skiljer TLP10 från TLP2?	32
Mer att läsa	35

Introduktion

De här riktlinjerna har tagits fram på uppdrag av arbetsmarknadens parter som en del i strävandena att minska antalet truckolyckor och främja en effektiv produktion. Syftet är att tydliggöra en partsgemensam syn på mål och riktlinjer för truckförarens kunskaper och färdigheter som medför att arbetsgivare uppfyller kraven enligt Arbetsmiljöverkets föreskrifter om användning av truckar.

Till skillnad från det hittills vägledande dokumentet TLP2 (Läroplan för truckförarutbildningar) utgör detta dokument inte en ny läroplan, utan just riktlinjer för kunskaper och färdigheter. Trots detta har beteckningen TLP bibehållits, då dokumentet kan ses som en revidering av TLP2 men uttryckt på annat sätt. Dokumentet är framtaget i samarbete mellan arbetsmarknadens parter och med värdefullt expertstöd från Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd (TYA) och Maskinleverantörerna.

Det övergripande målet är att blivande truckförare ska tillägna sig grundläggande kunskaper och färdigheter som möjliggör att materialhantering med truck kan utövas med betryggande säkerhet för såväl förare som omringpersonal och på ett resurseffektivt sätt. Riktlinjerna syftar till att utgöra en grund för höjd kompetens hos truckförare med målet att;

- öka säkerheten,
- minska personskadorna,
- förbättra effektiviteten,
- sänka kostnaderna.

Avsikten är att utbildning som baseras på de här riktlinjerna ska kunna göras så generell att den kan fungera i alla branscher.

En arbetsgivare som beställer truckförarutbildning bör förvissa sig om att utbildningsanordnaren baserar sin utbildning på dessa riktlinjer. Därigenom kan arbetsgivaren utgå från att företaget lever upp till Arbetsmiljöverkets kravnivå vad gäller truckförarens teoretiska och praktiska kunskaper. Detta förutsätter att arbetsgivaren kan få tydlig information om kursinnehåll och -upplägg från utbildningsanordnaren.

Del 1 anger kunskaps- och färdighetsmål främst för dem som anordnar truckförarutbildning och för de arbetsgivare som önskar vägledning i valet av utbildning för sin personal.

Del 2 innehåller en vägledning för hur målen kan uppnås och hur utbildning kan genomföras samt en beskrivning av truckinstruktörens roll.

Del 1

Kunskaps- och färdighetsmål

Vad krävs för att få köra truck?

Generellt gäller att en truckförare

- ska ha fyllt 18 år¹,
- ska ha lämpliga fysiska och psykiska förutsättningar för arbetet samt gott omdöme och ansvarskänsla,
- ska ha dokumenterade kunskaper och färdigheter för att använda trucken säkert,
- ska ha arbetsgivarens skriftliga tillstånd för att få köra truck på arbetsplatsen.

För körning på väg gäller att truckförare ska ha gällande körkort med minst behörighet AM² eller traktorkort om inte körningen avser en kortare sträcka för färd till eller från en arbetsplats. Se vidare Transportstyrelsens regler.

Det är en fördel om den blivande truckföraren har kompetens som motsvarar körkort behörighet B, AM eller traktorkort innan han/hon påbörjar den specifika truckförarutbildningen även om körning på allmän väg inte kan förväntas, då de grundläggande trafikreglerna inne på arbetsplatsen är desamma som ute i samhället.

Det ställs stora krav på truckförarens skicklighet och omdöme, eftersom trucken ofta arbetar i trånga utrymmen där den ska samsas med både fordon och människor. Det finns inte några formella krav på att truckförare måste ha genomgått en läroledd utbildning för att förvärva de nödvändiga kunskaperna och färdigheterna, men parterna har i detta dokument formulerat riktlinjer för vad som bör gälla för att Arbetsmiljöverkets (AV) krav på dokumenterade kunskaper och färdigheter ska uppfyllas. Så gott som alla blivande truckförare går dock igenom någon form av utbildning omfattande både teori och körträning under ledning av en truckinstruktör. Efter godkänt teoretiskt och praktiskt prov utfärdar truckinstruktören ett **utbildningsintyg**³, som visar att föraren genomgått utbildningen ifråga och klarat proven. På utbildningsintyget anges vilken/vilka trucktyper eleven övat på och blivit godkänd för.

Utbildningsintyget innebär dock **inte ett tillstånd att köra truck**. För att få köra truck på en arbetsplats krävs dessutom att;

- arbetsgivaren informerar och ger instruktioner om de lokala förhållanden och regler som gäller på arbetsplatsen och som påverkar arbetet som truckförare,
- arbetsgivaren utfärdar ett **skriftligt körtillstånd**, i vilket de lokala regler som gäller för arbete på arbetsplatsen kan specificeras närmare, liksom eventuella

¹ I vissa fall kan man få köra truck redan från 16 års ålder. Regler för detta finns i Arbetsmiljöverkets (AV) föreskrifter om minderåriga.

² Behörighet för moped klass 1, så kallad EU-moped.

³ I vardagslag används ofta ordet truckkort i stället för utbildningsintyg. Truckkort är en mindre lämplig benämning, då det ger intrycket att man har "körkort för truck", vilket inte är sant. Likaså bör benämningen utbildningsbevis undvikas, då det kan blandas ihop med benämningen yrkesbevis som har en mer definierad innebörd i andra maskinsammanhang. Se den fortsatta texten.

begränsningar. Det är detta körtillstånd som utgör den egentliga behörigheten att köra truck på arbetsplatsen. Figur 1 visar ett exempel på hur ett körtillstånd kan se ut.

Den som fått uppgiften av arbetsgivaren att utfärda körtillstånd ska ha den kunskap, information och erfarenhet som krävs för att arbetet med truck på företaget ska kunna utföras säkert.

TLP10 **Prevent**

Körtillstånd för truck

Förarens namn: _____ Förarens personnummer: _____

Företagets namn: _____ Avdelning: _____

TRUCKAR	A1	A2	A3	A4
A1	Läpplund med eller utan skjutstol	Läpplund med eller utan skjutstol	Läpplund med eller utan skjutstol	Läpplund med eller utan skjutstol
B1	Motortruck	Motortruck	Motortruck	Motortruck
B2	Motortruck	Motortruck	Motortruck	Motortruck
B3	Motortruck	Motortruck	Motortruck	Motortruck
B4	Motortruck	Motortruck	Motortruck	Motortruck
B5	Motortruck	Motortruck	Motortruck	Motortruck
B6	Motortruck	Motortruck	Motortruck	Motortruck
C1	Motortruck	Motortruck	Motortruck	Motortruck
C2	Motortruck	Motortruck	Motortruck	Motortruck
C3	Motortruck	Motortruck	Motortruck	Motortruck
C4	Motortruck	Motortruck	Motortruck	Motortruck
C5	Motortruck	Motortruck	Motortruck	Motortruck
C6	Motortruck	Motortruck	Motortruck	Motortruck
C7	Motortruck	Motortruck	Motortruck	Motortruck
D1	Motortruck	Motortruck	Motortruck	Motortruck
D2	Motortruck	Motortruck	Motortruck	Motortruck
D3	Motortruck	Motortruck	Motortruck	Motortruck
D4	Motortruck	Motortruck	Motortruck	Motortruck
D5	Motortruck	Motortruck	Motortruck	Motortruck
D6	Motortruck	Motortruck	Motortruck	Motortruck
D7	Motortruck	Motortruck	Motortruck	Motortruck
D8	Motortruck	Motortruck	Motortruck	Motortruck
D9	Motortruck	Motortruck	Motortruck	Motortruck
D10	Motortruck	Motortruck	Motortruck	Motortruck
D11	Motortruck	Motortruck	Motortruck	Motortruck
D12	Motortruck	Motortruck	Motortruck	Motortruck
D13	Motortruck	Motortruck	Motortruck	Motortruck
D14	Motortruck	Motortruck	Motortruck	Motortruck
D15	Motortruck	Motortruck	Motortruck	Motortruck
D16	Motortruck	Motortruck	Motortruck	Motortruck
D17	Motortruck	Motortruck	Motortruck	Motortruck
D18	Motortruck	Motortruck	Motortruck	Motortruck
D19	Motortruck	Motortruck	Motortruck	Motortruck
D20	Motortruck	Motortruck	Motortruck	Motortruck

Föraren har utbildningsintyg (nr: _____) enligt TLP10 □ TLP2 □ för aktuell(a) truck(ar), utfärdat av: _____ Datum: _____

Utöver utbildning enligt ovan har föraren tagit del av företagets lokala säkerhetsregler och föranstrukturer.

Tillståndet gäller inom område: _____

och med följande villkor/annat begränsningar: _____

Detta tillstånd gäller fr.o.m. _____ t.o.m. _____

Datum: _____

Arbetsgivarens företrädare: _____

Namn/förtydligande: _____

Förarens namnteckning: _____

Namn/förtydligande: _____

Originalet förvaras hos: _____ Kopia till föraren

Figur 1. Exempel på hur ett körtillstånd kan se ut. Skriv ut det via länken på Prevent.se.

Trucktyper

Det finns truckar av olika storlekar och typer, avsedda för skilda miljöer och uppgifter. Dessa riktlinjer omfattar truckar enligt AV:s definition, det vill säga "självgående arbetsutrustning avsedd att med gaffelarmar eller andra lyftaggregat med liknande funktion, lyfta, sänka och bära gods inom ett begränsat område och huvudsakligen användas på plana och hårdgjorda underlag". Alltså omfattas t.ex. hjullastare, teleskoplastare och andra typer av lastare enbart om de är försedda med gafflar eller liknande och huvudsakligen används på plana och hårdgjorda underlag.

Utifrån ett säkerhetsperspektiv kan truckar delas in i fyra huvudgrupper; A, B, C och D.

A-truckar

A1



Låglyftande plocktruck
(föraren lyfts $\leq 1,2$ m)

A2



Ledstaplare med eller
utan åkplatta⁴

A3



Låglyftande åktruck
med plats för stående
eller sittande förare
(lyfthöjd $\leq 0,2$ m)

A4



Låglyftare med
eller utan åkplatta
(lyfthöjd $\leq 0,2$ m)

B-truckar

B1



Motviktstruck

B2



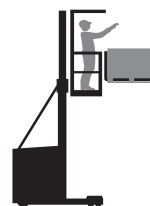
Höglyftande åk-
staplare med plats
för stående eller
sittande förare

B3



Skjutstativtruck

B4



Höglyftande
plocktruck
(lyfthöjd $\geq 1,2$ m)

B5



Smalgångstruck

B6



Fyrvägstruck

⁴ Detta är den enda trucktypen inom grupp A som kan vara höglyftande. Den används oftast på sådant sätt och i sådana miljöer att den mer liknar A-truckar än B-truckar vad gäller nödvändiga teoretiska kunskaper och den är relativt sett enklare att lära sig hantera praktiskt än B-truckarna. Kunskapsmålen är dock mer omfattande för den höglyftande ledstaplaren än för övriga A-truckar, till följd av dess förmåga att lyfta högt.

C-truckar

C2



Hjullastare och liknande arbetsutrustningar när de används med gaffelarmar eller annat lyftaggregat med liknande funktion på plana och hårdgjorda underlag

C3A



Containertruck

C3B



Timmertruck

C4



Sidlastare

C5



Grensletruck

C7



Teleskoplastare när de används med gaffelarmar eller annat lyftaggregat med liknande funktion på plana och hårdgjorda underlag

D-truckar⁵

D1



Drag-/
flaktruck

D2



Terminal-
dragtruck

Tidigare beteckningar

Före 2011-01-01 användes beteckningen A5 för drag-/flaktruck, C1 för motviktstruck över 10 ton och C6 för terminaldragtruck. Beteckningen B1 omfattar således nu samtliga motviktstruckar oavsett lyftförmåga.

A5



C1



C6



⁵ Av historiska och praktiska skäl har riktlinjer för drag-/flaktruckar och terminaldragtruckar tagits med här, trots att de inte är truckar enligt AV:s definition. Enligt AV:s föreskrifter om användning av arbetsutrustning gäller dock samma krav på dokumenterad kunskap för dem som för truckar.

EXTRA
DRYGT
30 000
NYA TRUCKFÖRARE
UTBILDAS
VARJE ÅR

Expert: Det sker nästan
1000 TRUCKOLYCKOR/ÅR
– en till två har dödlig utgång

KÄLLA: ARBETSMILJÖVERKET

Kunskaps- och färdighetsmål

Rekommendationerna för truckförarens kunskaper och färdigheter är grupperade inom följande områden;

- Risker och säkerhetsbestämmelser
- Trafikbestämmelser
- Truckens konstruktion, de vanligaste trucktyperna
- Truckens arbetssätt, stabilitet och belastningar
- Material- och godshantering
- Ett ergonomiskt arbetssätt
- Säkerhetskontroll/daglig tillsyn
- Hantering av farligt gods

För kunskaps- och färdighetsmålen anges vilken av följande nivåer en förare ska uppnå;

- **God kunskap/god färdighet:** Det ska inte finnas något tvivel om vad som gäller eller hur man ska göra.
- **Kunskap/färdighet:** Man ska förstå innebörden, men det är inte av högsta vikt att kunna betydelsen i detalj.



God kunskap



Kunskap



Ej aktuellt

K1. Risker och säkerhetsbestämmelser

1. betydelsen av truckförarens attityder och säkerhetstänkande för både egen och andras säkerhet,
2. förståelse för hur personer i omgivningen kan förhålla sig och reagera i närheten av truck i rörelse,
3. vikten av att ta reda på och känna till företagsinterna säkerhetsregler,
4. vilka som är de vanligaste typerna av olycksfall med truckar, orsakerna bakom dem och hur man undviker skador,
5. sina rättigheter, skyldigheter och ansvar som truckförare,
6. vad utbildningsintyg respektive arbetsgivarens körtillstånd innebär,
7. betydelsen av olycks- och tillbudsrapportering,
8. kraven i Arbetsmiljöverkets föreskrifter om systematiskt arbetsmiljöarbete (SAM),
9. kraven i Arbetsmiljöverkets föreskrifter om användning av truckar (arbetsutrustning*) respektive användning av personlig skyddsutrustning (särskilt skyddsskor),
10. att enligt Arbetsmiljöverkets föreskrifter om tillfälliga personlyft med kranar eller truckar så får endast motvikts- eller skjutstativtruckar med sambesiktigad lyftkorg användas för personlyft med truck,
11. de särskilda krav som gäller vid personlyft,
12. vad som gäller för elsäkerhet vid arbete nära strömförande ledningar.

K2. Trafikbestämmelser

1. innebörden av de väsentligaste trafikreglerna, såsom högerregeln etc.,
2. att truck i regel ska vara trafikförsäkrad,
3. att det i vissa situationer kan krävas körkort utöver arbetsgivarens körtillstånd för att få köra truck, t.ex. vid färd på väg,
4. vad som krävs för att köra truck på väg.

K3. Truckens konstruktion

1. maskinens benämning (se sid 8–9), grundkonstruktion och karakteristiska egenskaper,
2. vilken trucktyp som är säkrast vid olika slag av hantering och säkerhetsaspekter för olika trucktyper,
3. broms- och styrfunktioner,
4. hur säkerhetsanordningarna fungerar och vikten av att inte sätta dem ur spel,
5. vetskap om maskinens bredd och höjd,
6. lyft med lång hävarm, möjlighet till roterande lyftrörelser,
7. stödbensfunktioner,
8. olika typer av stativ och deras funktion.

K4. Truckens arbets sätt, stabilitet och belastningar

1. grundbegreppen tyngdpunkt och tyngdpunktsavstånd samt truckens och lastens tyngdpunkt (tipplast*),
2. tyngdpunktsavståndets betydelse vid beräkning av truckens lyftförmåga,
3. tyngdpunktsförskjutning vid olika lasthöjder (och stativlutningar*),
4. innebörden av de uppgifter som finns på truckens skyltar, för A-, B- och C-truckar t.ex. begrepp som klassad last, tillåten last och maximal lyfthöjd liksom lyfthöjdsbegränsning,
5. centrifugalkraftens och den levande kraftens inverkan på trucken och lasten, begreppet resulterande kraft,
6. resulterande kraft vid start och stopp när lasten ligger högt,
7. hur tiltning och stativförskjutning påverkar stabiliteten, särskilt vid höga lyft,
8. rätt körriktning med avseende på sikt och stabilitet på plan mark, lutande underlag och i backe,
9. beräkning av hjul- och axeltryck,
10. regler för hur förlängningsgafflar och tillsatsaggregat påverkar truckens lyftförmåga och stabilitet,
11. vikten av att tillsatsaggregat är godkänt för aktuell användning samt att det finns tillhörande lastdiagram,
12. inverkan av teleskoparmens varierande längd, stödben, sidostabilitet,
13. belastningar och stabilitet för motvikts-, stödbens- och skjutstativtruck.

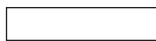
Kunskapsmål



God kunskap



Kunskap



Ej aktuellt

K5. Material- och godshantering

1. faror vid körning på ojämnt underlag. Faror vid sväng med upplyft last (ej D-truckar),
2. riskfyllda arbetsmoment kopplade till olika typer av lastkajer, lastbryggor och lastbärare,
3. regler och metoder för lastsäkring,
4. olika metoder för lastning och lossning med truck, t.ex. av fordon, container och lösflak,
5. inverkan av ogynnsamma klimatförhållanden (vind, is etc.),
6. inverkan av dåliga ljus-/siktförhållanden (t.ex. mörka utomhusmiljöer, stora kontraster i portar),
7. hantering av särskilt riskabla laster, t.ex. timmer,
8. betydelsen av att inte flytta bärbalkar eller på annat sätt ändra på lagerställ utan tillstånd,
9. vad informationen på de belastningsskyltar som finns på lagerställ betyder,
10. lagrings- och staplingsprinciper, pallställ, gångbreddsbehov,
11. pallar och enhetslaster, EUR-pallen, pallöverföringsregler,
12. hur kommunikation med signalman ska ske, i de fall sådan krävs för säker hantering,
13. vilka påkänningar gods utsätts för under transport, lagring och hantering,
14. hur truckföraren kan bidra till företagets ekonomiska resultat genom aktsam körning och godshantering,
15. olika system för orderplockning,
16. regler och metoder för säker emballering av gods på pall,
17. rätt insvängningsteknik vid arbete i olika pallställ, hur man tar och sätter en pall på rätt sätt,
18. rätt körteknik med påhängsvagn, t.ex. trailers, skindor. För D2 även MAFI-vagnar och svanhalsar som medför särskilda risker till följd av att släpets främre del "skjuter ut" i kurvor,
19. regler för samlyft.

K6. Ett ergonomiskt arbetssätt

1. betydelsen av att anpassa hastigheten till underlagets beskaffenhet för att minimera riskerna för negativ påverkan av vibrationer,
2. muskler, leder och deras funktion, de vanligaste skadeorsakerna vid körning och manuell hantering och metoder för att undvika dessa,
3. vilka möjligheter som vanligtvis finns för att anpassa förarplatsen till individens kroppsstorlek samt hur dessa möjligheter bör användas,
4. hur skaderisker till följd av samtidigt vriden och böjd nacke kan minskas genom tekniska och organisatoriska åtgärder.

K7. Daglig tillsyn

1. tillverkarens skötselinstruktioner,
2. instrumentens funktion, kontroll av signaler och belysning, säkerhetsanordningar och nödstopp, för C-truckar även kablage och anslutningar,
3. hur hydrauloljenivån kontrolleras med avseende på oljeläckor, kontroll av slitage på slangar och hydraulfunktioner. I förekommande fall kontroll av motorolja och kylvätska,
4. kontroll av hjul och däck,
5. kontroll av bromsar och styrning,
6. daglig tillsyn av tillsatsaggregat och förlängningsgafflar i de fall dessa är monterade på trucken,
7. den dagliga tillsynens betydelse för truckens och företagets ekonomi,
8. kontroll av slitage och funktion på lyftkedjor, okvagn, linor och linjaler,
9. vikten av ordning och reda och att hålla rent,
10. batteriskötsel och knallgasrisk,
11. hur lyftkedjor kontrolleras, för B-truckar även okvagn.

K8. Hantering av farligt gods

1. innebörden av föreskrivna transporthandlingar,
2. märkningssystem för farligt gods och när ADR 1.3-utbildning krävs.

15

Färdighetsmål

 God färdighet
  Färdighet
  Ej aktuellt

F1. Daglig tillsyn	1. truckföraren kan själv genomföra daglig tillsyn av trucken med stöd av tillsynskort och tillverkarens rekommendationer,
	2. truckföraren kan själv genomföra daglig tillsyn av förekommande tillsatsaggregat och förlängningsgafflar med stöd av tillsynskort och tillverkarens rekommendationer.
F2. Manöverorgan, symboler, förarplats	1. truckföraren vet var alla manöverorgan är placerade och kan manövrera dem, särskilt reglage som föraren måste hantera när trucken är i rörelse,
	2. truckföraren kan redogöra för förekommande symboler, skyltar och deras betydelse,
	3. truckföraren kan använda förekommande tillsatsaggregat och förlängningsgafflar och redogöra för innebörden av symboler och skyltar i sammanhanget,
	4. truckföraren känner till vilka möjligheter som finns för att anpassa förarplatsen till individens fysiska förutsättningar och kan använda dem.
F3. Truckkörning ⁶	Truckföraren kan
	1. starta, bromsa och svänga mjukt i båda körriktningarna,
	2. anpassa hastigheten efter rådande förhållanden,
	3. välja rätt körsätt i lutningar, vid lastning av fordon och vid kajkanter eller andra höjdskillnader,
	4. tillämpa ett ekonomiskt körsätt,
	5. använda rätt insvängningsteknik,
	6. använda rätt svängteknik med och utan påhängsvagn,
	7. koppla påhängsvagn med särskild hänsyn till trycklufts-/elkopplingar.
F4. Materialhantering	Truckföraren vet och kan visa hur aktuella laster ska hanteras, särskilt
	1. vilket avstånd som ska hållas till personer, andra fordon samt lösa och fasta föremål i omgivningen,
	2. hur backning ska utföras vid skymd sikt (vikten av att alltid titta bakåt vid backning),
	3. vid körning i lutningar,
	4. vid körning på ojämnt underlag,
	5. vid körning under besvärliga klimatförhållanden utomhus,
	6. hur lastdiagram ska användas i den praktiska hanteringen av trucken,
	7. hur lastning och lossning av fordon ska utföras från lastkajer och marknivå,
	8. på vilken höjd lasten ska hanteras (vikten av att inte svänga med lasten högt),
	9. hur gods ska hämtas och lämnas på högre nivåer i pallställ och andra typer av ställage,
	10. hur insvängning 90° mot pallställ ska utföras,
	11. hur fri- och djupstapling ska utföras,
	12. hur manuell hantering, till exempel vid plockning, kan utföras på ett ergonomiskt riktigt sätt
	13. hur pallar ska hämtas och lämnas på lägre nivåer i pallställ (både kortsides- och långsideshantering),
	14. hur pallar ska hämtas och lämnas på högre nivåer i pallställ (både kortsides- och långsideshantering).

⁶ Moment som kajkanter, höjdskillnader och liknande får simuleras i de fall de inte finns naturligt inom övningsområdet.

Det teoretiska provet

De teoretiska kunskaperna dokumenteras genom någon form av teoretiskt prov, i normalfallet skriftligt. Vanligtvis sker detta i form av att eleven besvarar ett antal flervalsfrågor som baseras på kunskapsmålen för respektive trucktyp. Om särskilda behov föreligger kan provet göras muntligt inför instruktören.

Det praktiska provet

Den praktiska färdigheten testas vid ett verklighetsanpassat praktiskt prov inför en truckinstruktör. Truckföraren ska visa att han/hon kan utföra uppgifterna i sig och att han/hon har tillägnat sig det säkerhetstänkande som krävs. Truckinstruktören kontrollerar att truckföraren uppfyller riktlinjerna om kunskaper och färdigheter i tillräcklig grad och ser till att ett utbildningsintyg utfärdas.

Obligatoriska moment	Trucktyper
- demonstration av hur något moment i den dagliga tillsynen går till,	A, B, C, D
- rakbanekörning i båda körriktningarna, (med och utan påhängsvagn*)	A, B, C, D*
- slalomkörning i båda körriktningarna,	A, B, C, D
- 90° och 180° svängar i båda körriktningarna,	A, B, C
- 90° och 180° svängar med och utan påhängsvagn	D
- insvängning 90° mot inlastningsställe,	A, B
- godshantering på lägre höjder,	A, B, C
- godshantering på högre höjder,	A2, B, C
- lastning/lossning av fordon från lastkaj,	A, B, C
- lastning/lossning av fordon från marknivå,	B, C
- fri- och djupstapling,	B, C2, C3a, C3b, C7
- placering av gods i ställage,	A2, B, C2, C7
- användning av tiltningfunktionen,	B
- i förekommande fall, användning av tillsatsaggregat,	B, C2, C3a, C3b, C7
- koppling av påhängsvagn.	D

Figur 2. Det praktiska provet omfattar minst ovanstående moment.

Del 2

Utbildningens genomförande

Den här vägledningen beskriver hur kunskaps- och färdighetsmålen i del 1 lämpligen omsätts i praktiken. Vidare beskrivs truckinstruktörens roll samt vad statistiken över inträffade truckolyckor visar.

Varför ska truckförare ha utbildning för jobbet?

Förutom de formella kraven på teoretiska och praktiska kunskaper och skriftligt tillstånd finns det direkt verksamhetsanknutna skäl till att utbilda blivande truckförare i rätt sätt att arbeta som är minst lika viktiga;

- **Färre olycksfall medför färre personskador;** lägre korttidsfrånvaro, färre sjukskrivningsdagar, färre rehabiliteringsfall, bättre förarhälsa. Detta bidrar till minskade kostnader för företaget och samhället och mindre av lidande och försämring av arbetsinkomsten för individen.
- **Skador på truckar, inventarier och gods minskar;** mindre behov av reparationer, färre och kortare stillestånd, truckarnas livslängd ökar, lägre utnyttjande av försäkringar bidrar till minskade kostnader för företaget.
- **Effektiviteten/produktiviteten ökar;** lugnare, säkrare, smartare, effektivare körning, lägre bränsleförbrukning, förarnas tillsyn av trucken förbättras, vilket bidrar till minskade kostnader för företaget.
- **Truckföraren får ökad motivation, yrkesstolthet, arbetsglädje och ökad status/respekt på arbetsplatsen,** vilket kan bidra till lägre personalomsättning och därmed minskade kostnader för företaget.

Eftersom det uppenbarligen finns en stor potential för besparingar och ökade intäkter kan utbildning i hög grad ses som en investering och inte bara som en skyldighet.

Företagskultur och attityder – systematiskt arbetsmiljöarbete (SAM) lägger grunden för säkerhet, hälsa och effektivitet i arbetet

Företagsledningens attityder och agerande är av största vikt när det gäller att åstadkomma en väl fungerande verksamhet – såväl produktions-, kvalitets- som säkerhetsmässigt. Tydliga signaler om vad som gäller på arbetsplatsen, tydligt fördelade arbetsuppgifter och befogenheter, ett proaktivt förhållningssätt vad gäller risker och säkerhet och konsekvent tillämpning av överenskomna regler är viktiga komponenter i sammanhanget.

Alla landets arbetsplatser är enligt Arbetsmiljöverkets föreskrifter skyldiga att organisera ett systematiskt arbetsmiljöarbete (SAM), i vilket arbetsgivare, skyddsombud och arbetstagare samverkar för att åstadkomma de önskade förhållandena. Ett centralt moment i SAM är att bedöma de risker för olycksfall och ohälsa som finns i verksamheten. Det gäller även riskerna vid användning av truckar. En väl genomförd analys av de risker som finns i verksamheten kan påvisa hur man kan minska eller kanske till och med helt ta bort riskerna för olycksfall. Verkligheten är dock så komplex att samtliga risker oftast inte kan förutses, än mindre elimineras. I många av olycksfallen finns det med en ovän-

tad faktor – första dagen på jobbet, något som avviker från det vanliga mönstret etcetera – alltså sådant som är svårt att förutse. En förare som har förståelse för detta och därför är observant och inte tar några onödiga risker i sitt ansvarsfyllda jobb kan medverka till att många olyckfall förhindras.

Det är fler än truckföraren som behöver ha kunskap. Enligt 20 § i Arbetsmiljöverkets föreskrifter om användning av truckar gäller att *”den som leder och övervakar arbetet med truckar skall ha den kunskap, information och erfarenhet som krävs för att arbetet ska kunna utföras säkert”*. Det är viktigt att arbetsgivaren eller hans företrädare har kunskap för att bedöma truckförarens kompetens och behov av utbildning för att kunna utfärda körtillstånd på säkra grunder. Det finns särskilda kurser för dem som har sådana arbetsuppgifter.

Truckförarutbildningens omfattning

Individer har olika bakgrund, förkunskaper, läggning, attityder, språklig förmåga och erfarenhet, vilket gör att det kan ta olika lång tid att uppnå de önskvärda kvalifikationerna. Dessutom är vissa trucktyper svårare att lära sig använda än andra. Det är framför allt de praktiska färdigheterna som tar olika lång tid att tillägna sig.

Det finns inte några formella krav på att truckförare måste ha genomgått lärarledd utbildning – det är teoretiskt sett möjligt att skaffa sig de kunskaper som krävs genom självstudier, antingen via webbaserade utbildningsmaterial eller genom studiehäften. En del utbildare erbjuder sådana möjligheter för eleverna att under kontrollerade former inhämta kunskaperna inför det teoretiska provet genom självstudier. Så gott som alla blivande truckförare går dock igenom någon form av utbildning omfattande både teori och körträning under ledning av en truckinstruktör. Det kan vara svårt att tillägna sig den kompetens som krävs för att arbeta säkert enbart genom självstudier och utan erfaren handledning. Inte minst är det svårt att ta till sig det säkerhetstänkande och de attityder som är nödvändiga för ett säkert arbete. Det behövs därför en viss tid under vilken blivande truckförare under ledning av en truckinstruktör diskuterar och övar hur man ska bete sig i olika risksituationer. I bilaga 1 ges exempel på scenarier som kan tjäna som utgångspunkt för diskussioner. Sådana övningar är ett bra sätt att påverka den blivande förarens inställning till säkerhetsfrågorna och hans/hennes vilja att anamma ett säkert arbetssätt. De är även ett hjälpmedel för instruktören när han/hon ska bedöma om eleven nått upp till den kunskaps- och färdighetsnivå som krävs.

Generellt gäller att gemensamma diskussioner i grupp oftast ger bra resultat, liksom om teori och praktik varvas.

Utbildningsföretagens erfarenheter är att det normalt tar 16 timmar av instruktörsledd teoretisk och praktisk utbildning (inklusive prov) för att nå till-

räcklig kompetens för **A-truckarna**, jämnt fördelat mellan teori och praktik. Det är truckinstruktören som har bäst förutsättningar för att avgöra när den blivande truckföraren har uppnått den nödvändiga teoretiska och praktiska kompetensen. För vissa elever och i vissa sammanhang krävs ibland mer tid, ibland mindre. Vilka trucktyper utbildningen avser spelar förstås också en roll – ingår den höglyftande ledstaplaren krävs oftast längre utbildningstid än om utbildningen enbart gäller de låglyftande A-truckarna. Detta till följd av de risker som är kopplade till den högre lyfthöjden. Inom ett avtalsområde har parterna kommit överens om att man under vissa förutsättningar⁷ kan korta kurstiden för förare av låglyftare typ A4 från 16 timmar till 8 timmar.

Efter godkänt teoretiskt och praktiskt prov utfärdar truckinstruktören ett utbildningsintyg, som visar att föraren genomgått utbildningen ifråga och klarat proven. Detta utgör dokumentationen på att eleven tillägnat sig de kunskaper och färdigheter som krävs. På utbildningsintyget anges vilken/vilka trucktyper eleven övat med och blivit godkänd för.

De teoretiska och praktiska proven behöver inte nödvändigtvis ligga sist i en utbildning – det är ibland en fördel att spränga in dem under utbildningens gång.

Som framgår av del 1 är kunskaps- och färdighetsmålen för **B-truckar** betydligt mer omfattande än för A-truckar, både i bredd och djup. Anledningen är att B-truckarna används i betydligt mer varierande miljöer, att de oftast kan lyfta betydligt mer och högre och att följderna av en olycka kan bli än mer förödande än för en A-truck.

Utbildningsföretagens erfarenheter för B-truckar är att den instruktörsledda utbildningen inklusive prov normalt tar fem dagar (40 timmar), varav 2 dagar (16 timmar) teori. På samma sätt som för A-truckar kan det för vissa elever och i vissa sammanhang ibland krävas mer tid, ibland mindre.

För C-truckar gäller att tiden för att tillägna sig de nödvändiga kunskaperna och färdigheterna är ännu mer beroende av trucktyp och användningsområde. För vissa C-truckar bortfaller några av de moment som ingår i kompetensprofilen för B-truckar, medan andra moment tillkommer. Utbildningar görs i många fall dessutom företagsspecifika. Erfarenhetsmässigt krävs dock minst lika lång tid för kunskapsinhämtning och praktisk träning som för B-truckar.

För D-truckar gäller att drag-/flaktruckar mer kan liknas vid A-truckar i det här avseendet, medan terminaldragtrucken är av samma karaktär som C-truckarna.

⁷ I transportavtalet anges förutsättningarna att kursdeltagaren ska ha förkunskaper som instruktören ska förvissa sig om och att ett särskilt utbildnings- och provprotokoll ska fyllas i och skickas till beställaren av kursen (arbetsgivaren).

Kompletteringar

Det ska framgå av utbildningsintyget vilka trucktyper inom respektive grupp intyget gäller för.

Önskar en förare kvalificera sig för **ytterligare en trucktyp inom grupp A eller B** behöver han/hon med några undantag genomgå praktisk övning och prov för den tillkommande trucktypen, däremot inte ett förnyat teoriprov. Undantagen är att

- utbildningsintyg för ledstaplare gäller även för låglyftare,
- utbildningsintyg för skjutstativtruck gäller även för åkstaplare,
- utbildningsintyg för fyrvägstruck gäller även för skjutstativtruck och åkstaplare.

För **komplettering av ett utbildningsintyg för någon A-trucktyp till att omfatta även någon B-trucktyp** krävs såväl komplettering av teoretiska kunskaper och godkänt teoriprov som praktisk övning och godkänt praktiskt prov för den aktuella trucktypen.

För **komplettering av ett utbildningsintyg för någon B-trucktyp till att omfatta även någon A-trucktyp** krävs med ett undantag praktisk övning och ett godkänt prov för den aktuella trucktypen, däremot inte ett förnyat teoriprov. Det kan tyckas att den mer omfattande B-utbildningen borde täcka in samtliga A-truckar, men det är inte samma sak att manövrera en ledtruck med fotplatta som att köra en truck från en förarplats på trucken. Det annorlunda körsättet måste övas in. Undantaget är att utbildningsintyg för höglyftande åkstaplare gäller även för A-trucken låglyftande åktruck.

Eftersom truckarna inom **grupp C** är så olika är det inte meningsfullt att lägga fast riktlinjer för kompletteringar vare sig dem emellan eller mellan dem och A- eller B-truckar. I det enskilda fallet får kompletteringar ske i tillämpliga delar utifrån dessa riktlinjer. Detsamma gäller **D-truckarna**.

Ett sttAT **yrkesbevis** för hjul-, teleskop- eller kompaktlastare godtas som dokumentation på att föraren har nödvändiga kvalifikationer för användning av maskinen som truck enligt dessa riktlinjer.

Att hålla kunskapen levande – repetitionsutbildning

All kunskap måste hållas levande – därför är det önskvärt att förare efter grundutbildningen kontinuerligt repetitionsutbildas. Mycket kan åstadkommas enbart genom att hålla en diskussion om risker och säkerhet levande på arbetsplatsen. Repetitionsutbildning ska planeras utifrån den riskbild som finns på arbetsplatsen och genomföras i lämpliga intervaller i förhållande till den riskbedömning som genomförts. Tre till fem år kan vara ett lämpligt intervall mellan utbildningstillfällena. Dessa ägnas främst åt uppfärschning av tidigare kunskaper, ge-

nomgångar av nyheter inom området, erfarenhetsutbyte om inträffade tillbud/olyckor samt genomgång av ett antal vanliga olycksscenarier inklusive diskussion.

Truckinstruktörens roll

Truckinstruktören har en nyckelroll i arbetet för ökad trucksäkerhet. Genom att tillämpa dessa riktlinjer på ett konsekvent och oberoende sätt säkerställer instruktören att de truckförare som kommer ut i verksamheterna har en god förståelse för riskerna i arbetet, vet hur man kan undvika dem och har hög motivation att utföra jobbet på ett säkert sätt.

Det är viktigt att utbildningen av instruktörer och deras praktiska yrkesutövning präglas av en kontinuerlig strävan efter objektivitet, oberoende och rättrådighet utifrån nedanstående punkter;

- Instruktören har utbildningsintyg för och erfarenhet av att hantera de truckar han/hon utbildar på samt har utbildning för instruktörsrollen.
- Instruktören håller sig uppdaterad med avseende på gällande regler och har aktuell kompetens även i övrigt.
- Före eller tidigt i utbildningen av nya truckförare bedömer instruktören elevens förutsättningar och förkunskaper och anpassar utbildningen därefter. I anslutning till det bör instruktören ha en dialog med den som beställer utbildningen om vad som sker i det fall eleven inte blir godkänd inom den tid som avsatts för utbildningen.
- Instruktörens uppgift är att på bästa sätt till blivande truckförare förmedla kunskaper, färdigheter och attityder som gagnar ett säkert och effektivt arbetssätt.
- Instruktören utfärdar utbildningsintyg som säger att eleven har tillägnat sig kunskaper och färdigheter i enlighet med TLP10 (dessa riktlinjer) endast om kunskaps- och färdighetsmålen i riktlinjerna uppnåtts.
- Instruktören granskar kontinuerligt kvaliteten av sitt arbete.

Arbetsskador till följd av truckanvändning

Trucken är en allsidig och användbar maskin, men den är förknippad med risker. Ingen annan enskild maskintyp ligger bakom lika många olyckor på svenska arbetsplatser. Inte sällan blir följderna allvarliga för dem som drabbas. I fyra fall av tio beräknas truckolyckorna leda till längre sjukfrånvaro, mer än 14 dagar, och de senaste åren har ett eller flera dödsfall inträffat varje år i samband med truckkörning.

Den allra vanligaste skadehändelsen är att truckföraren kör över sin egen eller någon annans fot. Även påkörningar, klämning mellan trucken och något fast föremål, kollisioner med andra fordon, fallande gods och klämskador i handen

vid justering av gods eller truckdelar ligger bakom många olyckor. Det händer att truckar välter eller faller ner från lastkaj och liknande, vilket kan leda till mycket allvarliga skador – invaliditet eller dödsfall. Långvarigt, ensidigt och intensivt arbete i truckar med bristfällig ergonomisk utformning ökar riskerna för belastningsskador. I det här avsnittet belyser vi olika aspekter av vad statistik från AFA Försäkring och Arbetsmiljöverket visar när det gäller arbetsskador vid användning av truck.

Statistiken från AFA Försäkring bygger på data över alla godkända arbetsskador efter olycksfall med truck under åren 2005–2007 (totalt 1 586 händelser). När Arbetsmiljöverket anges som källa bygger uppgifterna på en genomgång av samtliga anmälda truckolyckor under 2008 (845 stycken). En svaghet i redovisningen är att det inte varit möjligt att få fram underlag för hur truckanvändningen ser ut i olika branscher, yrken eller andra kategorier (varken antalet truckar eller antalet körtimmar med truck). Det går därför inte att göra välgrundade jämförelser mellan branscher, ålderskategorier etc.

Trucktyper

Med den statistik som finns tillgänglig i dag går det inte att med säkerhet peka ut någon enskild trucktyp som särskilt olycksdrabbad. Det verkar dock som att ledtruckar (mer korrekt ”truckar utan förarplats”) oftare är inblandade i fotskador än andra trucktyper. Vid mer än var tredje truckolycka med skada på fot, fotled eller tå är en ledtruck inblandad (Arbetsmiljöverket).

Kön och ålder

De flesta som drabbats av truckolyckor, 83 procent, är män och 17 procent är kvinnor. Det finns inga påtagliga skillnader i olycksmönster mellan kvinnor och män.

De som skadas vid truckolyckor är relativt unga, betydligt yngre än genomsnittet för alla arbetsolyckor. Nästan hälften (44,5 procent) är under 35 år, vilket kan jämföras med andelen 30,5 procent för samtliga arbetsolyckor. Om urvalet begränsas till truckförare är åldersskillnaden däremot marginell. Detta tyder på att det ofta är unga som arbetar i truckens närhet som skadas i truckolyckor.

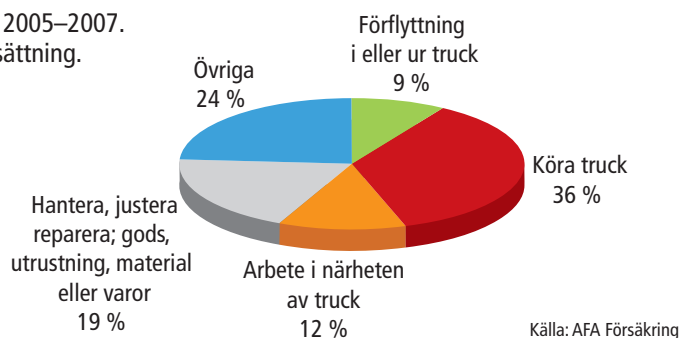
Det är svårt att analysera de här uppgifterna utan att känna till åldersfördelningen bland dem som arbetar i miljöer med truckkörning. Skillnaden kan bero på låg medelålder i yrken som exempelvis lagerassistent. Andra tänkbara förklaringar kan vara att yngre är mer riskbenägna eller relativt nyanställda och därmed mer oerfarna i yrket (Arbetsmiljöverket).

Hälften av olyckorna sker utanför trucken

Figur 3 visar vad den skadade gjorde vid olyckstillfället. Drygt hälften befann sig utanför trucken, drygt en tredjedel körde truck, medan knappt en tiondel klev i eller

ur trucken. En relativt stor andel (19 procent av alla olyckor) skedde vid hantering, justering och reparation av gods och utrustning.

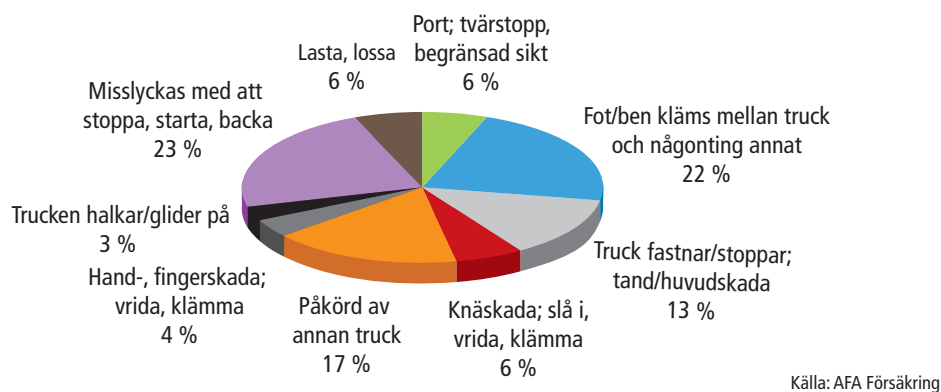
Figur 3. Olycksfall med truck 2005–2007.
Fördelning på aktivitet/sysselsättning.



Många olika händelseförlopp bakom olyckor som drabbar truckförare

De vanligaste händelseförloppen vid olyckor under truckkörning visas i figur 4. Två förlopp har något högre andelar än de övriga; att föraren misslyckas med manövreringen och att fot/ben kläms mellan trucken och något annat. I knappt vart femte fall sker kollision mellan truckar.

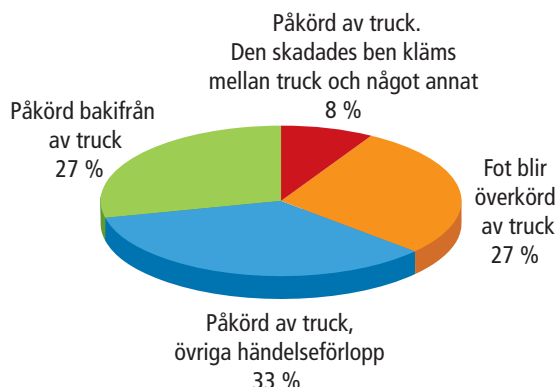
Figur 4. Köra truck, fördelat på delhändelser.



Påkörningar dominerar bland dem som rör sig truckens närhet

Många olika händelseförlopp ligger bakom de olyckor som drabbar truckförare, men bilden är mer enhetlig när det gäller dem som arbetar i truckens närhet. Två tredjedelar av dem som rör sig till fots i arbetsmiljön skadas vid påkörning och en tredjedel skadas när en fot blir överkörd av trucken. Detta avspeglar tydligt fotgängarens sårbarhet jämfört med fordonets, se figur 5.

Figur 5. Skadehändelser vid arbete eller förflyttning i närheten av truck.



Källa: AFA Försäkring

Vilka kroppsdelar skadades?

Den mest typiska truckolyckan är att truckföraren kör över någons fot. Ben och fötter skadas vid omkring hälften av alla olyckor, och särskilt utsatt är fot, fotled och tå. I vart femte fall skadas händer eller armar. I dessa fall är det vanligtvis hand/handled eller fingrar som drabbas. Sannolikt ligger händelseförlopp där föraren justerar gods, material och utrustning bakom en stor del av dessa fall (Arbetsmiljöverket).

Vilka yrkesgrupper drabbades mest?

Lagerassistenter, maskinoperatörer och -montörer är de yrkesgrupper som oftast utsätts för truckolyckor. Truckförare kommer först på tredje plats. En genomgång av statistiken visar att det inte är ovanligt att den som kört trucken vid olyckstillfället har en annan yrkestitel än truckförare. Det går därför inte att dra slutsatsen att yrkestiteln avspeglar vem som kört trucken och vem som rört sig i närheten när olyckan inträffade.

I vilka sektorer/näringsgrenar/branscher inträffade olyckorna?

Merparten av olyckorna skedde inom tillverkningsindustrin (44 procent av samtliga fall), medan sektorerna handel och transport/magasinerings stod för 23 procent respektive 18 procent. I förhållande till antal anställda framstår de "trucktäta" sektorerna transport/magasinerings och tillverkning som betydligt mer riskutsatta än handeln.

Inom tillverkningssektorn skiljer livsmedels- och fordonsindustrin ut sig genom högra risktal (antalet olyckor per 1 000 anställda). På branschnivå utmärker sig arbetsförmedling och bemanning genom en hög andel truckolyckor. Detta resultat är anmärkningsvärt med tanke på att inhyrd personal arbetar i alla branscher och inte enbart på "trucktäta" arbetsplatser som lager och verkstadsindustri.

Bilagor

Förslag till olycksscenarier att diskutera under utbildningen

Fundera över och diskutera vilka de viktigaste orsakerna till olyckan var och vad man kunnat göra för att förhindra att den inträffade.

Körde över arbetskamratens fot med truckens bakända

Lagerassistenten Jenny hejdar truckföraren Kurt för att meddela honom något. Kurt är rätt jäktad, det återstår mycket arbete innan det är dags för rast. De avslutar samtalet och innan Jenny hinner blinka kör Kurt iväg med en sväng. Tyvärr är Jennys fot i vägen för truckens bakhjul. Trots skyddsskor skadas foten allvarligt.

Kollision mellan två truckar i korsning

Pelle kör en lastad motviktstruck i en transportgång med höga lagerställ på båda sidor. I en korsning utan särskild markering kommer plötsligt Lisa körande ut från höger med sin skjutstativtruck. Ingen hinner bromsa eller gira undan, varför kollisionen är ett faktum. Precis före olyckan hade Kalle och Karin passerat korsningen gående, livligt diskuterande gårdagens personalfest. Omfattande materiella skador på truckar och last, men tursamt nog bara smärre blesyrer på de inblandade personerna.

Glömde sänka gafflarna, stativet fastnade i en rullport, trucken välte

Urban hämtar en lastad pall på tredje nivån i stället, men av någon anledning sänker han inte lasten innan hann kör ut mot lastkajen. I porten slår stativet med last i portens överdel med så stor kraft att trucken välter. Urban hamnar med benet i kläm under den fallna trucken.

Körde för fort i en kurva, lasten ramlade av

Micke har bråttom, det är snart rast. Han har bara några pallar kvar att köra fram till lastkajen. Pallarna är ganska högt lastade och en aning ostadiga. I en kurva tappar han kontrollen över lasten och den rasar av åt sidan, olyckligtvis med sådan kraft att Johan som står fyra meter bort träffas av några tunga kollin med benbrott som följd.

Svängde med hög last, trucken välte

Lasse hämtar en lastad pall på tredje nivån i pallstället och backar ut och svänger samtidigt utan att sänka lasten. Det har funkat bra tidigare, men den här gången känner han att trucken börjar luta för att därpå välta. Han klarar sig med en hårsman från att hamna under trucken.

Lastade lastbil, bilen kom i rörelse, trucken föll från lastbryggan

Berit ska lasta en bil med pallat gods. Bilen är uppställd mot lastkajen med nedfälld lastbrygga. Det finns en liten nivåskillnad, bilflaket ligger någon decimeter under lastkajens nivå. När Berit kör ut på lastbryggen känner hon att underlaget inte är stabilt, bilen börjar röra sig framåt och det slutar med att trucken välter ner från bryggan. Berit krossas under trucken.

Klämde fingrarna vid försök att lossa krånglande lastkedjor

Lyftfunktionen på Björns truck kinkar, det har den aldrig gjort tidigare. Gafflarna kärvar på cirka en meters höjd. Han ber Olle att använda manöverorganet för lyft medan han själv kliver upp på gafflarna och försöker rätta till lyftkedjorna med händerna. Plötsligt släpper stoppet och han klämmer fast tre fingrar på ena handen i kedjorna så kraftigt att de amputeras.

Tryckte en pall för långt in i pallställ – gods föll ner på baksidan

Andreas sätter in en lastad pall på tredje nivån i stället. Den hamnar lite fel så han gör ett omtag och försöker skjuta in den lite mer i stället. Men han tar i för mycket så att pallen stöter till pallen bakom, det vill säga på ställets andra sida, med följd att ett antal kollin på cirka 20 kg faller ner i gången och träffar Janne som just plockar order på golvnivån. Janne får blesyrer i huvud och på axlar och en kraftig hjärnskakning.

Placerade last ovanpå dåligt staplad last – godset rasade

Stina ska fristapla ett trettiotal pallar med samma last på ett begränsat utrymme. Hon måste ställa tre pallar i höjd. När hon ställer ner den första pallen i tredje varvet viker sig lasten under och pall och last rasar i golvet.

Lyfte person på gafflarna – personen föll ner

En högt placerad ljusarmatur behöver åtgärdas snabbt. Arbetsledaren säger till truckförarna Emil och Martin att fixa problemet. De kommer överens om att Emil ställer sig på gafflarna och Martin lyfter upp honom de fem meter som behövs för att kunna åtgärda armaturen. När Emil kommit upp cirka fyra meter känner han att ena handen kommit i farlig närhet av lyftkedjorna och för att inte klämma fingrarna gör han automatiskt en rörelse, tappar balansen och faller i golvet.

Belastningsbesvär i nacken till följd av frekventa huvudrörelser uppåt/åt sidan

Flera av truckförarna på företaget börjar känna av smärta och värk i nacke och axlar. Det gäller särskilt de något äldre förarna. Till en början går besvären över till nästa dag, men allteftersom behövs längre och längre tid för återhämtning och till sist känns besvären nästan hela tiden, även efter semestern. Företagets lokaler är trånga med höga ställage och smala gångbredder. Man har i företaget under en längre pratat om att skaffa modernare truckar, men inte ansett sig ha råd med en så stor investering. Flera av truckförarna har varit tvungna att sjukskriva sig allt längre perioder.

Backade med ledtruck och klämde av den egna hälsenan

Göran använder mestadels en ledtruck med fotplatta i sitt arbete. Han hämtar en pall som står på ett ovanligt ställe och när han backar ut med pallen och svänger kommer högra benet i kläm mot en utskjutande detalj i pallstället. Hälsenan slits av, med lång sjukskrivning som följd.

Träffades i huvudet av en svängande och backande trucks gafflar på första arbetsdagen

Andrej kommer från Polen och pratar inte svenska så bra. Första dagen på det nya jobbet introduceras han av arbetsledaren Håkan. De är inte färdiga förrän alla andra har gått hem. Håkan säger åt Andrej att de är klara för dagen och att han kan gå hem. Håkan sätter sig därefter i en truck för att flytta några pallar som står i vägen för morgondagens verksamhet. När han svänger ut med gafflarna i huvudhöjd ser han till sin förskräckelse att Andrej fortfarande står kvar och träffas av gafflarna i huvudet med full kraft. Andrej avlider av skadorna.

Vad skiljer TLP10 från TLP2?

De väsentligaste skillnaderna mellan TLP2 och detta dokument är följande:

Läroplan/riktlinjer

- Det innehåll som i TLP2 uttrycktes i form av läroplaner förmedlas i detta dokument som riktlinjer för kunskaper och färdigheter. Därmed uttrycks tidsåtgången för olika utbildningar inte som minimitider (som i TLP2). I stället är de föreslagna utbildningstiderna baserade på utbildningsföretagens erfarenheter. Det konstateras att även om det teoretiskt sett är möjligt att skaffa sig de kunskaper som krävs genom självstudier så behövs det i praktiken alltid medverkan av en truckinstruktör, inte minst för att påverka säkerhetstänkande och attityder. Vidare betonas det angelägna i att utbildning utgår från elevernas förutsättningar mer i TLP10 än i TLP2.
- Tidsåtgången för delmoment i A-, B- respektive C-utbildningar finns inte i TLP10.

Indelning av truckar

- I TLP2 ingick drag-/flaktruckar i kategori A och terminaldragtruck i kategori C, medan de i TLP10 utgör en egen grupp D.
- Tidigare delades motviktstruckar upp så att truckar med lyftkapacitet under 10 ton ingick i kategori B, medan de som kunde lyfta mer än 10 ton klassades som C-truckar. I TLP10 ingår samtliga motviktstruckar i grupp B oavsett lyftförmåga.
- Kategori C2 som enligt TLP2 benämndes hjullastare (industriell användning) har vidgats till att omfatta samtliga ”hjullastare och liknande arbetsutrustningar när de används med gaffelarmar eller annat lyftaggregat med liknande funktion på plana och hårdgjorda underlag”.
- Kategori C3 enligt TLP2 benämndes container-/timmertruck. I TLP10 utgör dessa var sin egen kategori, C3a respektive C3b.

- En ny kategori kallad ”C7 teleskoplastare när de används med gaffelarmar eller annat lyftaggregat med liknande funktion på plana och hårdgjorda underlag” har införts.

Kunskaps- och färdighetsmål, praktiskt prov

- De teoretiska kunskaps- och färdighetsmålen i TLP10 är grupperade något annorlunda än i TLP2. De har i stort sett samma sakliga innehåll, även om formuleringarna till viss del kan skilja.

TLP2 – teori	TLP10 – teori
Kursintroduktion	Risker och säkerhetsbestämmelser
Trucktyper och utbildningsintyg	Trafikbestämmelser
Truckens konstruktion	Truckens konstruktion och de vanligaste trucktyperna
Ergonomi	Truckens arbetssätt, stabilitet och belastningar
Truckens arbetssätt	Material- och godshantering
Daglig tillsyn	Ett ergonomiskt arbetssätt
Material- och godshantering	Daglig tillsyn
Arbetarskydd och interna regler	Hantering av farligt gods
Trafiklagstiftning	
Farligt gods	

- I TLP2 angavs vilken kunskapsnivå föraren skulle uppnå per delmoment, trots att varje delmoment omfattade ett flertal faktorer av olika dignitet. I TLP10 anges för varje enskilt kunskaps- och färdighetsmål vilken kunskapsnivå som ska uppnås.
- I TLP10 betonas att kunskaps- och färdighetskraven för ledstaplaren (beteckning A2) är mer omfattande än för övriga A-truckar, till följd av ledstaplarens förmåga att lyfta högt.
- Innehållet i de praktiska proven för A- och B-truckar är mer specificerat i TLP10 än i TLP2.
- TLP2 formulerade kunskaps- och färdighetsmål för samtliga C-truckar ”i klump”, medan TLP10 innehåller betydligt mer specificerade riktlinjer för varje enskild typ av C-truck.
- Kunskapskraven för drag-/flaktruck och terminaldragtruck är tydligare i TLP10 än i TLP2.

Kompletteringar

- Enligt TLP2 kunde man inte kvalificera sig för ett utbildningsintyg för en C-truck med mindre än att man hade genomgått och klarat en både teoretisk och praktisk B-utbildning. Enligt TLP10 kan man kvalificera sig direkt för en C-truck utan att gå omvägen via en B-trucksutbildning.
- I TLP10 anges tydligt i vilka fall ett utbildningsintyg för en viss trucktyp även gäller för någon annan trucktyp.
- Enligt TLP2 krävdes förnyat teoriprov även i några fall då det inte behövdes någon ytterligare teoretisk utbildning. Vidare fanns krav på att man måste gå om en hel utbildning om man inte fick godkänt vid kompletteringen. Några sådana regler finns inte i TLP10.

Övrigt

- Ett nytt avsnitt som belyser truckaspekter mot bakgrund av AV:s föreskrifter om systematiskt arbetsmiljöarbete har införts. Där betonas bl.a. att även den som utfärdar körtillstånd måste ha tillräcklig kompetens för att kunna sköta sin uppgift på ett säkert sätt.
- Ett kort avsnitt om behov av repetitionsutbildning har tillkommit.
- Truckinstruktörens roll behandlas i ett nytt avsnitt, där syftet är att uttrycka vilka förväntningar den som beställer truckförarutbildning har rätt att ställa på instruktören.
- Ett avsnitt om arbetsskador till följd av truckanvändning har införts.
- Ett antal korta beskrivningar av olycksförlopp har sammanställts för att tjäna som underlag för reflexion och diskussioner.

Mer att läsa

(om inget annat anges kan skriften laddas ner kostnadsfritt från respektive organisations hemsida)

Arbetsmiljöverket, www.av.se:

Användning av truckar, AFS 2006:5

Tillfälliga personlyft med kranar eller truckar, AFS 2006:07

Systematiskt arbetsmiljöarbete, AFS 2001:01

Temasidor om truckar, <http://www.av.se/teman/truckar>

Var rädd om dig – olyckor med truck är onödiga, Broschyr ADI 620

Varumottag, lager och distribution, Broschyr ADI 514

Prevent, www.prevent.se:

Säkert truckarbete. Broschyr

Säkra personlyft. Broschyr

Maskinleverantörerna, www.maskinleverantorerna.se

Säkra maskiner. Broschyr

Ytterligare material finns att tillgå på hemsidorna för TYA och de utbildningsföretag som medverkat i framtagandet av riktlinjerna.

Atlet AB, www.atlet.se

MA-system AB, www.masystem.se

Toyota Material Handling Sweden AB, www.toyota-forklifts.se

Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd (TYA), www.tya.se



TLP10

2011-01-01

ISBN 978-91-7365-115-8