

# OLYCKOR PÅ JOBBET - VÄRFÖR DÅ?

KARTLÄGGNING AV ARBETSSKADOR OCH STATISTIK BLAND  
DISTRIBUTIONSFÖRARE SAMT TERMINALARBETARE



# FÖRORD

Cirka 6 procent av Sveriges förvärvsarbetande arbetar inom transportbranschen. Olycksfall i arbetet är vanliga. Distributionsförare och terminalarbetare ligger högt i arbetsskadestatistiken. Därför är det viktigt att ta reda på vad som orsakar olyckorna och vad vi kan göra åt dem med förebyggande åtgärder för en bättre arbetsmiljö i transportbranschen. Detta projekt har gått ut på att få fram en så tydlig bild som möjligt genom olika sorters analyser av samtliga anmälda och godkända arbetsskador.

Mellan åren 2008 till 2012 ökade arbetsskadorna inom bland annat transportbranschen med 18 procent, enligt statistik från Arbetsmiljöverket. Transportbranschen är mer skadeutsatt än andra branscher - 13 skador per 1000 sysselsatta jämfört med 6 skador per 1000 sysselsatta för riket. Lastbils- och långtradarförare är mest utsatta, och står för mer än 80 procent av de anmälda arbetsskadorna. Truckförare är även de en riskutsatt grupp enligt Arbetsmiljöverket (2013).

Arbetsmiljöverket genomförde 2013 drygt 2000 inspektioner bland åkerierna och sju av tio fick krav på sig att förbättra sin arbetsmiljö.

Projektet "Arbetsskador bland distributionsförare och terminalarbetare" avsåg att göra en djupdykning i statistiken och intervjuer med distributionsförare och terminalarbetare för att få svar på hur vanliga olika typer av skador är och hur allvarliga följder de får. Vi ville även visa vilka åtgärder som behövs för att få ner skadorna, alternativt eliminera dem på vissa områden, och belysa hela transport- och distributionskedjan.

Projektet har finansierats av AFA Försäkring som gjort forskningsarbetet möjligt. Vi vill därför framföra ett stort och varmt tack till AFA Försäkring. Vi vill även varmt tacka alla distributionsförare och terminalarbetare som deltagit i projektet samt projektets styrgrupp på Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd (TYA). Projektet har pågått mellan mars 2015 och juni 2017 i samarbete mellan TYA och Karolinska Institutet.



ELAINE BRUN, PROJEKTLEDARE TRANSPORTFACKENS YRKES- OCH ARBETSMILJÖNÄMND (TYA)

## I PROJEKTGRUPPEN INGICK:

ELAINE BRUN, projektledare Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd (TYA)

MIKAEL FORSMAN, professor i ergonomi, Institutet för miljömedicin, Karolinska Institutet och Centrum för arbets- och miljömedicin, Stockholms läns

MAGNUS ALDERLING, statistiker, Centrum för arbets- och miljömedicin, Stockholms läns landsting

INGELA MÅLQVIST, personalvetare/forskningsassistent, Centrum för arbets- och miljömedicin, Stockholms läns landsting

MARIANNE PARMSUND, samhällsvetare, Centrum för arbets- och miljömedicin, Stockholms läns landsting

TORE J LARSSON, professor em i skadeprevention, Karolinska Institutet, KTH

ANNIKA LINDAHL NORBERG, psykolog/docent, Institutet för miljömedicin, Karolinska Institutet och Centrum för arbets- och miljömedicin, Stockholms läns landsting

## I PROJEKTETS STYRGRUPP INGICK:

MARIA VIGREN, projektledare arbetsmiljöutveckling, Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd (TYA)

STURE THORSELL, arbetsmiljö- och försäkringsexpert, Svenska Transportarbetareförbundet

ALF BERGLUND, arbetsmiljöexpert, Transportföretagen. Projektet genomfördes med stöd av AFA Försäkring.



# OLYCKOR PÅ JOBBET - VARFÖR DÅ?

Forskningsstudien som pågått under två år i samarbete med Karolinska Institutet och Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd har djupdykt i arbetsskadestatistik från Arbetsmiljöverket och AFA samt intervjuer med skadedrabbade. Det unika med studien är att register har samkörts och analyserats tillsammans med data från djupintervjuer. Syftet har varit att ta reda på de faktiska orsakerna till varför arbetsskador sker bland distributionsförare och terminalarbetare.

Fortfarande sker många olyckor, trots tidigare projekt som syftat till att minska olyckorna. De statistiska analyserna i studien bekräftade till stora delar befintlig kunskap i transportbranschen om vad som orsakar arbetsolyckor, men nu på en mer detaljerad nivå, vilket även gäller de sambandsanalyser som genomfördes. Med hjälp av dessa fakta kan transportbranschen och dess parter arbeta förebyggande för att arbetsskadorna inom dessa yrkesgrupper ska minska.

I Arbetsmiljöverkets statistik för anmälda arbetsolycksfall per 1000 förvärvsarbetande låg näringsgrenen "Transport och magasinering" 2015 högst bland kvinnor och näst högst bland män. Dessa register över anmälda arbetsskador visar ofta vad som skett - exempelvis typ av olyckshändelse

(kaj, fordon och liknande), men sällan eventuella indirekta orsaker eller andra omständigheter som kan ha medverkat till olycksfallet.

**Kollektivavtalade försäkringar är en av de vanligaste anställningsförmånerna i Sverige. Mer än fyra miljoner människor är idag försäkrade hos AFA Försäkring, den svenska arbetsmarknadens försäkringsbolag, och omfattas av minst en av AFAs försäkringar. Alla anställda omfattas på lika villkor och utan hälsoprövning.**

Information om orsaker till arbetsolycksfallen - riskexponeringar och arbetsprocesser på jobbet - samlas inom AFA Försäkring i en databas som omfattar alla godkända skador anmälda till Trygghetsförsäkring vid arbetsskada (TFA) sedan 1988. Databasen täcker drygt 90 procent av den svenska arbetsmarknaden. ■

## SJUKLÖNEDAGAR

Lagen om sjuklön styr ersättningen för de första 14 sjukdagarna. Under dessa dagar betalar arbetsgivaren sjuklönen. Den är 80 procent av den lön och andra anställningsförmåner som den anställda gått miste om till följd av nedsättningen i arbetsförmågan, utan inkomsttak.

## SJUKPENNINGDAGAR

Sjukpenning är en av de ersättningar för inkomstbortfall som Försäkringskassan betalar vid sjukdom. Sjukpenning finns i tre former: på normalnivå, fortsättningsnivå och sjukpenning i särskilda fall. Alla former av sjukpenning kan bytas ut av Försäkringskassan mot rehabiliteringspenning av motsvarande slag.

## SJUKDAGAR

Sjukdagar definieras som summan av antalet sjuklönedagar och sjukpenningdagar.

## ÅLDER

Ålder delades in i tre klasser; 18-34 år, 35-49 år och 50-64 år.

## ANTAL ANSTÄLLDA PÅ ARBETSPLATSEN

Antal anställda på arbetsplatsen delades in i tre kategorier; 10 anställda eller färre, 11-100 anställda och över 100 anställda.

## GEOGRAFISK TILLHÖRIGHET

Geografisk tillhörighet delades in i två kategorier; de som arbetade inom Stockholms län och de som arbetade i övriga riket.

## YRKESGRUPP

Yrkesgrupp delades in i distributionsförare och terminalarbetare.

## ERSÄTTNINGSDAGAR

Det antal dagar som den försäkrade får ersättning från AFA Försäkring. Beloppet på ersättningen som utgår då den skadade är sjukskriven baseras på den försäkrades sjukpenninggrundande inkomst vid insjuknandet. Vid hel sjuk-/aktivitetsersättning betalas hel månadsersättning, det vill säga hela den sjukpenninggrundande inkomsten, vid sjuk/aktivitetsersättning på 75 procent betalas månadsersättning om 75 procent, och så vidare. Om en person redan är delvis arbetsförmögen när försäkringsskyddet ska träda i kraft kan försäkringen lämna ersättning för en ytterligare nedsättning av arbetsförmågan på minst 25 procent ([www.afaforsakring.se](http://www.afaforsakring.se)).

## SVEDA OCH VÄRK

Ersättning för sveda och värk lämnas enligt försäkringsvillkoren först om arbetsförmågan varat i mer än 30 dagar. Men även om sjukskrivningen är kortare än 30 dagar kan ersättning lämnas om lidandet varit svårt eller om sjukskrivningen avkortas utan att skadan har läkt och den skadade har återgått i arbete ([www.skyddsnet.se](http://www.skyddsnet.se)).

## MEDICINSK INVALIDITET

Med medicinsk invaliditet menas en bestående funktionsnedsättning, till exempel förlust av kroppsdel (så som fingeramputation), rörelseinskränkning, syn- eller hörselnedsättning, till följd av arbetsskadan. Funktionsnedsättningen anges i procent. När den bedöms tas hänsyn både till den funktionsförmåga som förlorats och den som finns kvar. Man väger in många olika funktioner som hör till ett normalt liv. Medicinsk invaliditet prövas av AFA Försäkring enligt TFA, TFA-KL och PSA ([www.afaforsakring.se](http://www.afaforsakring.se) och [www.skyddsnet.se](http://www.skyddsnet.se)).

# RESULTAT FRÅN RAPPORTEN

2014 inträffade 50 procent fler allvarliga arbetsskador bland manliga yrkesförare än genomsnittet för män i arbetslivet (genomsnittsriskalet för män var 3,3 allvarliga skador per år per tusen personer). Kvinnliga yrkesförarens arbetsskaderisk låg 150 procent högre än genomsnittet för kvinnor i arbetslivet (genomsnittsriskalet för kvinnor var 1,9 allvarliga skador per år per tusen personer). Manliga godshanterare stod för 10 procent högre risk än genomsnittet i arbetslivet medan kvinnliga godshanterarens arbetsskaderisk låg 20 procent högre än genomsnittet bland kvinnor i arbetslivet. Se originalrapport sid 15-16.

Distributionsförarens arbetsolyckor ledde generellt till längre sjukskrivningar jämfört med terminalarbetarnas. Företag med få anställda har relativt sett fler fallolyckor. Störst fallrisk har äldre som arbetar på arbetsplatser med få anställda där dessa har högsta genomsnittliga antalet sjukdagar. Analysen gav inget svar på varför små företag ger störst fallrisk jämfört med andra skador. Resultaten indikerar ett behov av stöd till mindre arbetsplatsers arbetsmiljöarbete.

Bland arbetssjukdomarna dominerade muskel- och ledbesvär (71,4 procent). Bland arbetsolyckorna och Avvikelse dominerar "förlorad kontroll av utrustning" och "fall". Vad gäller Yttre faktor dominerar "bortforsling, material, avfall", "fordon på land och andra transportfordon" och "byggnader". Vad gäller Kontakt dominerar "horisontell/vertikal stöt med/mot ett stationärt föremål", "träffas av föremål i rörelse, kollision med", "instängd, trängd, klämd" samt "fysisk stress - muskuloskeletal organ".

## NÅGRA VIKTIGA RESULTAT

- Varje år inträffade 623 arbetsskador bland distributionsförare. Var sjätte dag inträffade en så allvarlig skada på jobbet att en förare fick bestående men (63 personer per år fick någon form av invaliditet).
- "Ramla" och "lasta, lossa, bära" hade de högsta andelarna av skadehändelserna (20 procent respektive 16 procent) och antalet personer som fick någon form av invaliditet var också högst i dessa kategorier (17 respektive 9 personer per år).
- Var tredje vecka skedde en allvarlig arbetsskada bland distributionsförarna på grund av att man ramlat, och medförde sjukskrivningstider på i genomsnitt 3,5 månader. 30 procent av fallskadorna berodde på bil eller lastbil; 20 procent på is, isfläck eller snö; 8 procent på flak samt 5 procent på lastkaj, lastbrygga.
- När det gäller "lasta, lossa, bära, lyfta" medförde hälften av skadorna sjukskrivning och 15 procent av skadorna gav upphov till bestående men. I genomsnitt inträffade två skador per vecka. I 32 procent av skadorna förkom lastbil eller bil och i 13 procent av skadorna förekom flak eller lastbilsflak.
- För lyftanordningar skedde en allvarlig skada var sjätte dag. 60 procent medförde sjukskrivning i genomsnitt 3,5 månader.
- Vad gäller hantera dörr, port eller lucka skedde en allvarlig skada varje vecka, drygt en tredjedel ledde till sjukskrivning i genomsnitt 3 månader.

- Skador som uppstod i samband med fall från höjd, i trappa eller från stege representerade 6 procent av skadorna (30 procent = stege, trappa, trappsteg, trapp; 29 procent lastbil, bil; 24 procent flak eller lastbilsflak; 10 procent trailer, släp eller lastbilssläp; 7 procent lastbrygga, lastkaj, kaj eller brygga samt 2 procent bakgavellift).
- Var tionde dag skedde en allvarlig skada i samband med pallyftare, cirka hälften ledde till sjukskrivning i genomsnitt 3 månader.
- Var tionde dag skedde en allvarlig skada när något ramlar, tippas, välter eller rasar, 43 procent medförde sjukskrivning i genomsnitt 3,5 månader.
- Varannan vecka skedde en allvarlig skada där en förare klämdes sig. Hälften medförde sjukskrivning i genomsnitt 2,5 månader. Nästan var tredje klämskada ledde till invaliditet, oftast i fingrar och händer.
- Cirka 60 procent av skadorna där någon klivit ur/i fordon medförde sjukskrivning i genomsnitt 3,5 månader. En allvarlig skada inträffade här en gång i månaden.
- Det inträffade ungefär en allvarlig skada i månaden där truck var inblandad; drygt 40 procent av skadorna medförde sjukskrivning i genomsnitt 4 månader.
- Av arbetsskadorna bland terminalarbetare i Sverige var cirka 20 procent så allvarliga att de ledde till invaliditet varav 44 procent omfattade klämskador samt 41 procent rörde någon form av lyftanordning. Lasta, lossa, bära, flytta och ramla stod tillsammans för 40 procent av terminalarbetarnas skador. Skador med lyftanordningar, pallyftare respektive kliva i/ur fordon gav genomsnittliga sjukskrivningstider på 4-5 månader.

Via intervjuerna kunde vi få fram att det ofta är flera faktorer inblandade, exempelvis trasig eller ickefunktionell utrustning/ytte faktorer i kombination med organisatoriska faktorer så som tidspress eller obalans mellan krav och kontroll.

På många förare ställs dagligen krav på kunskapsbaserat och reflektivt handlande. Många förare ställs inför nya och oväntade problem i och med att de får nya turer, nya kunder, ny typ av gods eller nya typer av förpackningar. Dessa kan vara både bättre eller sämre ur transportsäkerhetssynpunkt. Föraryket är dessutom oftast ett ensamarbete, vilket innebär att föraren på egen hand behöver lösa de problem eller oväntade händelser som uppkommer.

Av intervjuerna framgick att handlingar av rutin/regelkaraktär generellt hade föregått runt 70 procent av olycksfallsförloppen utom bland skadorna inom gruppen "lasta, lossa, bära", där cirka 65 procent av fallen föregicks av handlingar som kräver kunskap/reflektion.

Cirka 58 procent av exemplen hade inträffat vid lossning av gods hos kund. Intervjuerna innehåller mängder av exempel på hur en ensam förare försöker lösa problem i lossningsarbetet. Bland skadorna "lasta, lossa, bära" finns också den största andelen yngre förare. ■

# SKADEREGISTER OCH INTERVJUER

För de statistiska analyserna användes de för distributionsförare och terminalarbetare anmälda skadorna med skadedatum under tio år, 2005-2014, i Arbetsmiljöverkets och AFAs register (godkända skador), vilka var 11869 respektive 6817 stycken. Totalt i Arbetsmiljöverkets register fanns 31588 anmälningar mellan åren 2005-2014, varav cirka 4000 var arbetssjukdomar. 78 intervjuer genomfördes utifrån AFAs register med individer som varit med om ett arbetsolycksfall 2011-2014. Projektet genomfördes efter godkännande av Regionala etikprövningsnämnden i Stockholm (EPN, dnr 2015/1267-31).

Arbetsmiljöverkets register innehåller kodade svarsalternativ inom många så kallade variabler. Tre variabler valdes ut för att gruppera projektets frågeställningar: avvikelse, yttre faktor och kontakt. I de avancerade statistiska analyserna användes bland annat en så kallad klusteranalys (Latent Class Analysis; Muthén & Muthén, 2015) som delar in materialet i olika kluster där medlemmarna inom ett och samma kluster liknar varandra.

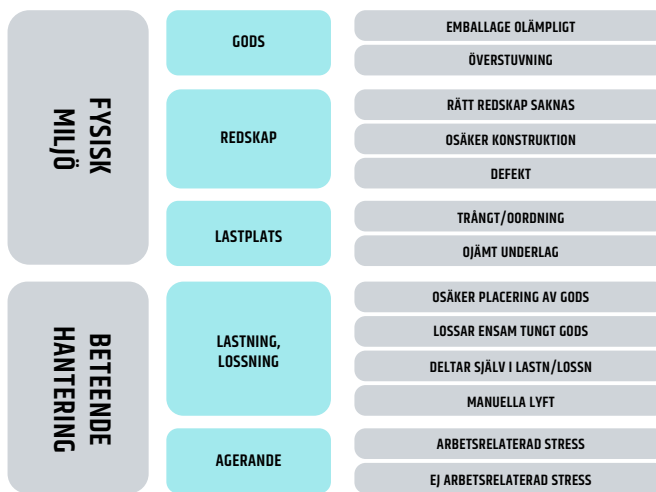
I AFAs register fanns beskrivande text som genom ordsökning, så kallad "textmining", kunde kategoriseras.

I textminingmetoden omvandlas först klartextinformation i en specifik anmälan till en uppsättning nyckelord. Metoden "zero-inflated gamma regression" (medicinsk invaliditetsgrad) användes också (från AFAs register) vilken bland annat beräknar hur mycket större sannolikhet det är för individer i ett specifikt kluster att ha t ex noll sjuklönedagar jämfört med ett referenskluster.

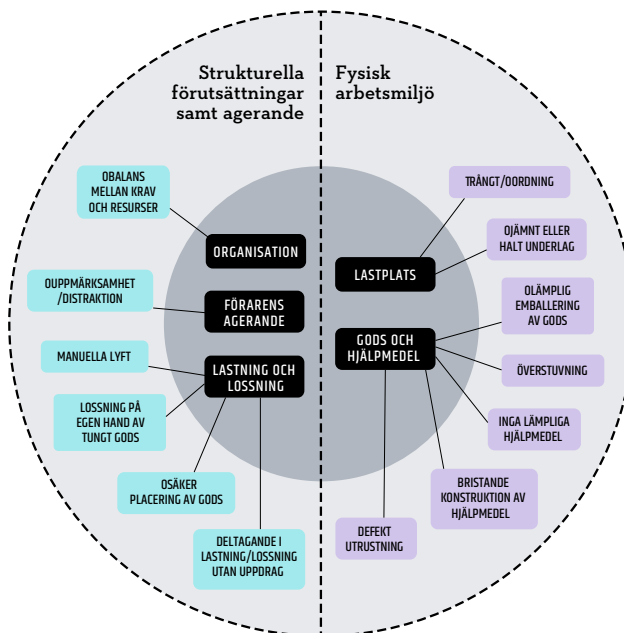
## CONFOUNDER ETT EXEMPEL:

Sambandet mellan hastighet på framförande av fordon vid bilkörning och singelolyckor ska studeras och det visar sig att en "confounder" är att samtidigt prata i mobiltelefon när man framför fordonet. Skälet är att det finns en överrisk att drabbas av en singelolycka om individen pratar i mobiltelefon och att de som kör bil i hög hastighet i större utsträckning pratar i mobiltelefon jämfört med de som kör långsammare. "Confoundern" är alltså en annan faktor som påverkar sambandet mellan att köra fort och risken för singelolyckor.

Eftersom det fanns en mängd olika svarsalternativ för varje variabel och flera av svarsalternativen liknade varandra, skapades större svarskategorier. På så sätt undveks att likartade svar hamnade i olika grupper.



SCHEMATISK ÖVERSIKT ÖVER RESULTATEN FRÅN INTERVJUSTUDIEN MED DISTRIBUTIONSFÖRARE.



EN ÖVERSIKTLIG INDELNING AV DE NIVÅER OCH OMRÅDEN SOM ÅTGÄRDSFÖRSLAGEN I RAPPORTEN GRUNDRAR SIG PÅ.

Vad gäller intervjuerna genomfördes dessa utifrån Incidentmetoden (critical incident technique) och en utarbetad intervjuguide med syfte att undersöka alla tänkbara aspekter av det aktuella arbetsolycksfallet. Varje intervju avgränsades genom att inte ta upp andra incidenter än just den aktuella händelsen och inte heller generella resonemang om olyckor på arbetsplatsen. Intervjuns fokus hade även en avgränsning i tid genom att avse endast dagen för olyckshändelsen. ■

## FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

Analyserna ledde fram till åtgärdsförslag på lokal respektive bransch- och regional nivå. Åtgärdsförslagen på lokal nivå handlar om att förebygga risker då en ensam distributionsförare lossar gods hos kund. Studien visar även på vikten av att hålla fordon och hjälpmedel i god ordning. De

övergripande förslagen handlar om hur man ska förebygga brister hos kund genom branschgemensamma krav samt om gemensamma utbildningar i arbetsmiljö och säkerhet för arbetsledningar respektive förare - speciellt vid introduktion av förare. ■



**LÄS MER OM RAPPORTEN SAMT RISKER OCH ARBETSSKADOR I ARBETSLIVET PÅ:**

[www.av.se](http://www.av.se)  
[www.afa.se](http://www.afa.se)  
[www.arbetasakert.nu](http://www.arbetasakert.nu)  
[www.jobbafrisk.se](http://www.jobbafrisk.se)

## DET HÄR ÄR TYA

Vår verksamhetsidé är att aktivt bidra till att utveckla kompetens, arbetsmiljö och status och därmed bidra till ökad produktivitet och lönsamhet. TYA är ett samarbetsorgan mellan arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer i transportbranschen. Verksamheten bedrivs mot TYA anslutna företag genom kurser och projekt som tar sikte på yrkeskunskap och arbetsmiljö. Vi samverkar även med skolor och myndigheter samt utarbetar informationsmaterial och läromedel.

