

**BAR-projekt
”Forebyggelse af ulykker
blandt chauffører”**

**BAR Transport & Engros
Opgave nr. 5351
Havarigruppen den 1. november 2002**

Med venlig hilsen
BST Varde

BST job + miljø

Orla Dahl
Souschef

Lisbeth Kramer Terkelsen
Ergoterapeut

INDHOLDSFORTEGNELSE

INDLEDNING	side 1
ANALYSE OG VURDERING	side 4
FOREBYGGELSESRÅD TIL BRANCHEN	side 6
EVALUERING AF METODE	side 9
PROCESEVALUERING	side 11

BILAG

PROJEKTBEKRIVELSE	Bilag 1
STATISTIKMATERIALE OM ULYKKER	Bilag 2
ANALYSESKEMA	Bilag 3
AFRAPPORTERING TIL VIRKSOMHEDER	Bilag 4

INDLEDNING

BST job + miljø, Kolding og BST Varde har på baggrund af en henvendelse fra BAR Transport & Engros ved arbejdsmiljøkonsulent Christian Hjort gennemført et projekt vedr. arbejdsulykker for chauffører i Transportbranchen.

Projektet er gennemført i henhold til en projektbeskrivelse udarbejdet af Christian Hjort. Projektet startede i november 2001 og er afsluttet i oktober 2002. Projektbeskrivelsen er vedlagt som bilag 1.

Projektets konklusioner og forebyggelsesråd fremlægges ved en konference torsdag den 14. november 2002.

Projektet er udført i et samarbejde mellem Arbejdstilsynet i Vejle, Ribe og Sønderjylland, BST job + miljø Kolding, BST Varde samt BAR Transport & Engros. Projektkonsulenter har været ergoterapeut Lisbeth Kramer Therkelsen, BST job + miljø, Kolding og ingeniør Tine Lykke Thomsen, BST Varde. Desuden har Arbejdsmiljøinstituttets enhed for ulykkesforskning deltaget som sarringspartner i projektet. Bl.a. har de deltaget ved et indledende møde med BAR Transport & Engros samt havarigruppen, og de deltager ligeledes i slutevalueringen.

Forud for projektet blev der udsendt en pressemeddelelse, ligesom organisationerne gav deres bagland en forhåndsinformation om projektet. Derudover har der været mulighed for at etablere et samarbejde med udvalgte større virksomheder.

I projektperioden er der analyseret 30 ulykker i Sønderjyllands, Vejle og Ribe Amter. Statistisk materiale er vedlagt som bilag 2.

Baggrund

Baggrunden for projektet er, at BAR Transport & Engros har ønsket at sætte fokus på ulykker og ulykkestyperne i branchen - både i små og store virksomheder. Ulykketallet for transport af gods ligger på landsplan på ca. 3.000, heraf er ca. 10% benævnt som alvorlige ulykker.

Formål

Formålet med projektet har været at opsamle læring og erfaring om ulykkerne i branchen i samarbejde med virksomhederne og sikkerhedsorganisationerne. Erfaringerne skal danne grundlag for udarbejdelse af forebyggelsesråd, specielt målrettet branchen. Initiativerne omfatter tekniske foranstaltninger, ændring af arbejdets organisering, kommunikation, instruktion/oplæring og holdningsbearbejdning.

Indhold

Projektet har etableret en rådgivning/havarifunktion i forbindelse med aktuelle arbejdsulykker for chauffører i transportbranchen i Vejle, Ribe og Sønderjyllands Amter.

Projektkonsulenterne har i forløbet analyseret og vurderet arbejdsulykkerne efter samtale med parterne i de berørte virksomheder. På baggrund af dette er der gennemført en analyse og vurdering af den enkelte ulykke. Virksomheden har efterfølgende modtaget en skriftlig afrapportering indeholdende en beskrivelse af ulykken, omstændighederne ved ulykken, analyse og vurdering af ulykken og forslag til forebyggende tiltag.

Projektet er afsluttet med en sammenskrivning af erfaringer fra forløbet. Denne erfaringsopsamling sammenfatter de vigtigste budskaber, som en brancherelateret kampagne på landsplan skal bygge på. Kampagnen skal udbrede de væsentligste forebyggelseserfaringer og nedbringe antallet af ulykker i branchen.

Metode

Projektet er gennemført i et samarbejde mellem Arbejdstilsynet i Vejle, Ribe og Sønderjyllands Amt, BST job + miljø Kolding, BST Varde samt BAR Transport & Engros. BST-centrene udgjorde en samarbejdende enhed som entreprenører på projektet.

I projektet indgik alle former for ulykker, herunder også overfald, færdselsulykker og ulykker, som ikke er anmeldelsespligtige, f.eks. ulykker sket i udlandet og ulykker uden fravær. Havarigruppen og de 3 Arbejdstilsynskredse har ligeledes haft mulighed for mundtligt at frasortere uegnede ulykker. Havarigruppen har til analyse af ulykkerne brugt Arbejdstilsynets ulykkesværktøj ”Opklaring og forebyggelse”. Værktøjet er blevet tilpasset projektet - se bilag 3. Derudover har havarigruppen udarbejdet et skema til afrapportering til virksomheden – se bilag 4. Forløbsbeskrivelse i forhold til en ulykke fremgår af bilag 5.

Succeskriterier

Kvaliteten af forebyggelsesrådene har været succeskriteriet for projektet. Det har været afgørende, at rådgivningen opleves relevant og tilstrækkelig præcis til, at virksomheden kan omsætte rådgivningen til handling. Handlingerne kan f.eks. være ændret planlægning, nye rutiner, ændret instruktion, brug af teknologi, anvendelse af værnemidler. Andre forhold som f.eks. en vurdering af chaufførens friskhed/søvnunderskud, har også været relevante.

Målgruppe

Målgruppen har været godschauffører, postchauffører, buschauffører og chauffører inden for pakke-distribution.

ANALYSE OG VURDERING

En analyse af de typer arbejdsopgaver chaufførerne udførte på ulykkestidspunktet viste følgende:

- 50% skete under af- og pålæsning af gods.
- 16% skete i forbindelse med håndtering af godset.
- 13% skete under af- og pårigning af trailer/lad.
- 6% skete i forbindelse med op- og nedstigning fra lastbilen.
- 6% skete i forbindelse med rengøring af trailer/lad.
- 6% skete i forbindelse med sikring af godset under transport.
- 3% skete under transporten af godset.

Langt størstedelen af ulykkerne er sket i forbindelse med af- og pålæsning af gods. Under udførelse af denne arbejdsopgave er chaufførerne ofte afhængig af af- og pålæsseforhold samt brug af tekniske hjælpemidler hos kunden. De mange skiftende kunder og forhold nødvendiggør, at chaufførerne hver eneste gang foretager en risikovurdering, inden arbejdet påbegyndes.

Under af- og pårigning sker der ligeledes en del ulykker. Her er det ofte indretningen af traileren og/eller u hensigtsmæssige arbejdsprocedurer, som resulterer i arbejdsulykker.

En manglende risikovurdering og tilsidesættelse af de sikkerhedsmæssige forhold har været de hyppigste ulykkesårsager i undersøgelsen af de 30 chaufførulykker. Herefter følger manglende instruktion og oplæring samt arbejdsstedets indretning, som ligeledes har udgjort en væsentlig del. Andre ulykkesårsager har været tunge løft, stress, dårlig planlægning, u hensigtsmæssige arbejdsprocedurer, manglende vedligehold, ingen eller forkert brug af sikkerhedsfodtøj samt manglende brug af tekniske hjælpemidler.

Ulykkestyperne har fordelt sig således:

- 44% faldulykker.
- 23% ergonomiske belastninger.
- 18% ulykker, hvor chaufføren er ramt af genstand.
- 9% færdselsuheld.
- 6% ulykker med klemning af legemsdel.

Omtrent halvdelen af ulykkerne er faldulykker. Dette hænger sammen med, at chaufførerne i mange arbejdssituationer bevæger sig på flere niveauer, f.eks. under af- og pålæsning, af- og pårigning samt rengøring af lad.

En analyse af skadernes omfang har vist følgende:

- 23% er bløddelsskader og slag.
- 23% er rygskader (uden knoglebrud).
- 16% er forstuvninger af arme, ben, ankler og skuldre.
- 12% er knoglebrud på ryg, arme, ben, ribben og tæer.
- 8% er åbne sår.
- 6% er trykkede ribben.
- 6% er psykiske mén.
- 4% er klemte legemsdele.
- 2% er fibersprængninger.

Fraværet i forbindelse med arbejdsulykkerne varierer fra 1 dag til mere end 4 måneder. Det er havarigruppens vurdering, at fraværet i langt de fleste tilfælde er mindre end det kunne være. Dette hænger sammen med en udbredt opfattelse blandt chaufførerne om, at arbejdet skal passes uanset, hvor ondt det gør.

FOREBYGGELSESRÅD TIL BRANCHEN

På baggrund af erfaringer fra projektet og ovenstående analyse og vurdering af arbejdsopgaver, ulykkesårsager, ulykkestyper og skadernes omfang, udarbejdes følgende forebyggelsesråd til branchen:

Risikovurdering og sikkerhed

Virksomhedernes sikkerhedsorganisation og den enkelte chauffør bør uddannes i at risikovurdere hver eneste arbejdsopgave, inden den påbegyndes. Risikovurderingen skal sikre, at chaufføren skærper opmærksomheden og tager de nødvendige sikkerhedsforbehold, således at arbejdsulykker undgås. Der kan f.eks. være tale om sikkerhedstjek af kundens tekniske hjælpemidler, vurdering af godsets vægt og form, vurdering af af- og pålæsseforhold samt vurdering af vejrforhold ved af- og pårigning.

Instruktion og oplæring

Chaufførerne bør instrueres og oplæres i alle typer arbejdsopgaver, som de kommer ud for i deres dagligdag. Dette bør gentages med jævne mellemrum, således at chaufførerne ikke indarbejder dårlige arbejdsrutiner. Der kan f.eks. gives instruktion i virksomhedens arbejdsprocedurer, brug af tekniske hjælpemidler og hensigtsmæssige arbejdsstillinger; herunder tunge løft.

Arbejdsstedets indretning

På baggrund af risikovurderinger bør virksomheden foretage de nødvendige ændringer af arbejdsstedets indretning, således at ulykkesrisikoen minimeres. Ved nyindkøb af f.eks. trailere, bør der vælges modeller, som tager højde for chaufførernes arbejdsopgaver i det daglige. Et eksempel herpå er gardintrailere fremfor almindelige presenningstrailere, hvor af- og pårigning ofte er forbundet med risiko.

Arbejdets tilrettelæggelse

Arbejdet skal planlægges, således at unødvendige arbejds gange og stress minimeres. Det er en god idé at give chaufføren en vis indflydelse på tilrettelæggelsen af turen, herved undgås bl.a. irritation over stramme tidsplaner. Det er i denne branche svært at undgå stressede arbejds situationer, men det er muligt at lære chaufførerne at håndtere stress på en positiv måde, f.eks. gennem uddannelse.

Krav til kunden

I mange tilfælde er chaufføren afhængig af forhold hos virksomhedens kunder. Det kan derfor være nødvendigt at gå i dialog med kunden omkring jævne og plane transport- og adgangsveje, tekniske hjælpemidler samt forsvarlige af- og pålæsningsforhold ved afhentning og levering af varer. Når der er sket en arbejdsulykke bør virksomheden orientere kunden, således at evt. forebyggende forbedringer kan foretages.

Vedligeholdelse

Virksomheden bør indføre faste procedurer for tjek og vedligehold af køretøjer, løstrailere og tekniske hjælpemidler. I særlige tilfælde kan det også være nødvendigt at indføre et egentligt egenkontrolsystem. Det kan f.eks. være tjek af køretøjets bærende dele med jævne mellemrum.

Sikkerhedsfodtøj/værnemidler

Chauffører, der hjælper med af- og pålæsning bør anvende sikkerhedsfodtøj med tåværn og hælkap. I nogle situationer bør der ligeledes anvendes høreværn og hjelm. Virksomheden bør indføre faste procedurer for udlevering og brug af værnemidler.

Beredskabsplaner

Til forebyggelse af psykiske mén efter en arbejdsulykke kan virksomheden i samarbejde med sikkerhedsorganisationen og evt. BST udarbejde en beredskabsplan. Beredskabsplanen skal sikre, at skadelidte, evt. pårørende og kollegaer, får den nødvendige krisehjælp. Et element i beredskabsplanen kan f.eks. være en liste over medarbejdernes ønske for kontakt til pårørende ved evt. arbejdsulykker. Et andet element kan være en rundbordssamtale med f.eks. skadelidte, læge, arbejdsgiver, kommunens sagsbehandler og BST. Formålet med rundbordssamtalen kan være kortlægning og afklaring vedr. arbejdsfastholdelse og genoptræningsforløb. Enhver rundbordssamtale bør altid foregå på skadelidtes betingelser.

Alenearbejde

Virksomheden bør udarbejde en procedure for alenearbejde, således at chaufførerne har klare retningslinier for tilkaldelse af hjælp. Procedurene bør endvidere tage højde for, at en chauffør kan komme så alvorligt til skade, at han er afhængig af, at andre finder ham.

Tekniske hjælpemidler

Virksomheden bør benytte tekniske hjælpemidler i alle de arbejdssituationer, hvor det er muligt. Det er nødvendigt at instruere chaufførerne i brugen af de tekniske hjælpemidler og i at foretage sikkerhedstjek inden brug. Det sidste fordi chaufførerne i mange tilfælde benytter kundernes tekniske hjælpemidler.

Havarigruppen anbefaler desuden, at der i forbindelse med ulykker, hvor der er en lignende risiko ved andre arbejdsopgaver sker en information til øvrige medarbejdere i virksomheden. Informationen bør indeholde en beskrivelse af ulykken, årsag samt hvilke forebyggelsestiltag virksomheden har taget for at en lignende ulykke ikke skal ske igen.

EVALUERING AF METODEN

- Det har været en styrke for projektet, at havarigruppen har bestået af en tekniker og en terapeut, idet der i flere sammenhænge har været behov for tværfagligheden, når der skulle gives relevante/brugbare løsningsforslag og forebyggelsesråd.
- Havarigruppen har haft en del koordinerings- og statusarbejde internt. Dette har taget mere tid end forventet.
- Kontakten til virksomhederne har været tidskrævende. Det har gennemsnitlig kostet 4-5 telefonopkald pr. virksomhed, inden de relevante personer blev truffet og mødeaftalerne indgået.
- Enkelte virksomheder har krævet lange telefonsamtaler, inden det lykkedes at få en mødeaftale. Der har ligeledes været længerevarende samtaler med Arbejdstilsynet undervejs.
- Der er afholdt et indledende møde med deltagelse af den projektansvarlige og havarigruppen samt AMI, der deltog som sparringspartner. Udbyttet af mødet var godt i forhold til den generelle forhåndsinformation om projektet og i forhold til den generelle sparring vedrørende håndtering af ulykker. Mødet gav ikke konkret sparring til de udarbejdede værktøjer, dvs. interviewguide og skriftlig tilbagemelding til virksomhederne (afrapporteringsskema). Der var desuden ingen branchespecifik sparring.
- I forbindelse med ovenstående møde blev det aftalt, at BAR Transport & Engros skulle udarbejde og udsende en pjece for at skabe mere synlighed omkring projektet. Denne pjece er ikke udsendt.
- I projektet har BAR Transport & Engros løbende gennemført en undersøgelse på de involverede virksomheder. Havarigruppen har manglet tilbagemeldinger på dette undervejs i projektet, idet det kunne have givet mulighed for at korrigere analyse- og afrapporteringsmetoden.
- Havarigruppen har, for at opfylde målsætningen på 30 arbejdsulykker, været nødsaget til at kontakte samtlige virksomheder, der har indsendt arbejdsulykker via Arbejdstilsynet. Det har ligele-

des været nødvendigt at analysere alle typer ulykker, idet flere virksomheder fortrød deltagelsen undervejs.

- Havarigruppen har i projektperioden ikke været bekendt med, at der er sket ulykker på nogle af BSTérnes medlemsvirksomheder.
- Havarigruppen har ikke modtaget ikke-anmeldelsespligtige ulykker i projektperioden.
- Det er havarigruppens vurdering, at de udarbejdede værktøjer - interviewguide og skriftlig tilbagemelding har været anvendelige og letforståelige, både for konsulenterne og for virksomhederne.

PROCESEVALUERING

Havarigruppen har undervejs i projektet opnået erfaringer, som det kan være vigtigt at være opmærksom på, i tilfælde af en undersøgelse/kampagne på landsplan.

Det omhandler f.eks.:

- Mange virksomheder har i første omgang tilmeldt sig, men er senere sprunget fra, når der skulle planlægges en konkret mødeaftale. Grundene hertil har f.eks. været: travlhed, ”vi troede ikke, det var det, projektet gik på”, ”irrelevant at bruge mere tid på den arbejdsulykke”, ”chaufføren er her ikke mere”, ”den ulykke skal der ikke tales mere om”. Det har i projektet drejet sig om 12 virksomheder. Herudover er der 4 virksomheder, som havarigruppen ikke har fået kontakt med.
- Der har været stor spredning på, hvor mange ulykker havarigruppen har modtaget fra Arbejdstilsynskredsene. Havarigruppen har modtaget 55 ulykker i alt. 51% fra AT i Ribe kreds, 15% fra AT i Sønderjyllands kreds og 34% fra Vejle kreds.
- Samarbejdet med Arbejdstilsynet har ikke fungeret optimalt, dels på grund af sygdom i Vejle og Sønderjylland, og dels på grund af nedskæringer/fyringer.
- På grund af nedskæringer i Arbejdstilsynet har der været et medarbejderskifte i Ribe kreds. Det har medført, at havarigruppen i sidste halvdel af projektet ikke har modtaget ulykkesanmeldelser derfra.
- Havarigruppen har i enkelte sager måttet kontakte Arbejdstilsynet, og har haft diskussioner om, i hvor stor en grad virksomheden skulle anonymiseres. I et tilfælde betød det, at ulykken ikke kunne spores.
- Der har generelt ikke været særlig stort kendskab til projektet i branchen. Det er havarigruppens opfattelse, at der burde have været mere PR og synlighed omkring projektet, både før projektets start og i projektforløbet. Dette ville gøre arbejdet mindre tidskrævende for havarigruppen.

- Havarigruppens oplevelse er i flere tilfælde, at der på grund af den bureaukratiske sagsgang er langt imellem den, der underskriver ulykkesanmeldelsen fra virksomheden, og de personer, som skal deltage i det nærmere analysearbejde. Dette medfører stort tidsforbrug for havarigruppen, idet der kræves gentagne forklaringer om projektets formål og indhold.

