



Ingela Målvist, personalvetare
Mikael Forsman, docent belastningsergonomi

Hållbara arbetsförhållanden?

En undersökning om distributionsförarens arbetsförhållanden,
arbetsverktyg samt deras arbetsrelaterade välbefinnande och hälsa

Innehåll

| | |
|---|----|
| Förord | 5 |
| Sammanfattning | 6 |
| Introduktion | 9 |
| Bakgrund..... | 10 |
| Syfte..... | 16 |
| Studiepersoner..... | 17 |
| Enkätens utformning | 17 |
| Diskussion | 22 |
| Referenslista | 27 |
| Bilaga 1 (Figurer) | 30 |
| Resultat för samtliga distributionsförare | 30 |
| Skillnader i svar mellan Transports, Handels och Livs´ distributionsförare | 37 |
| Skillnader mellan åldersgrupper | 42 |
| Skillnader mellan chaufförer i Stor-Stockholm och övriga chaufförer | 44 |
| Skillnader mellan bryggerichaufförer och övriga chaufförer | 44 |
| Bryggerichaufförers uppfattning om problem i arbetet år 2012, 1999 och 1994 | 46 |
| Bilaga 2 Enkät..... | 52 |

Förord

Centrum för arbets- och miljömedicin inom Stockholms läns landsting ger vart fjärde år ut en arbetshälsorapport som redovisar fysiska och psykosociala arbetsförhållanden inom olika yrkesgrupper bland länets arbetande befolkning. Rapporten från år 2012 visade att manliga fordonsförare ofta rapporterar högstressarbete, d v s höga krav och lågt inflytande, samt enformigt arbete.

Den här enkätundersökningen är gjord för att ytterligare belysa distributionsförarnas arbetsförhållanden och arbetsmiljö. Då det inte går att säga hur stor andel av distributionsförarna som besvarat enkäten och inte heller hur representativa de svarande är, bör svaren ses som indikatorer och inte som säkra resultat representativa för samtliga distributionsförare. Olika aspekter och arbetsförhållanden som rapporterats har ju dock upplevts som problem för de som angett detta och kan utgöra en utgångspunkt för diskussioner av möjliga åtgärder för de företag, fackförbund och grupper som arbetar vidare med distributionsförarnas arbetsförhållanden.

Projektet är initierat av de tre fackförbunden Handelsanställdas förbund, Livsmedelsarbetareförbundet och Transportarbetarförbundet, och finansieras av Elin och Charley Lindleys stiftelse inom Transportarbetarförbundet samt av Stockholms läns landsting.

Projektet har genomförts av Ingela Målqvist, personalvetare, och Mikael Forsman, docent, båda vid Centrum för Arbets- och miljömedicin, Stockholm Läns Landsting. Rolf Linder från Transport gjorde en stor arbetsinsats genom sin uppsökande verksamhet och rekrytering av deltagare till den enkätundersökning som ligger till grund för denna rapport. Rolf hastiga bortgång gör att vi får tacka honom postumt för hans stora insats. Vi hoppas att resultaten kommer till användning för förbättring av distributionsförarnas arbetsmiljö.

Per Gustavsson
Verksamhetschef
Centrum för Arbets- och miljömedicin
Stockholms Läns Landsting

Sammanfattning

Fordonsförare har under lång tid hört till de yrken som rapporterat ogynnsamma arbetsförhållanden och nedsatt hälsa i de Arbetshälsorapporter som produceras inom Centrum för Arbets- och miljömedicin, Stockholms läns landsting. Centrum för Arbets- och miljömedicin har i samarbete med bryggeribranschen bedrivit ett långsiktigt arbete för att förbättra arbetsförhållandena för bryggerichaufförerna, som ingår i gruppen distributionsförare och tillhör Livsmedelsarbetareförbundets avtalsområde.

Tidigare forskning har visat att arbete som distributionsförare innebär att man är beroende av en mängd olika omgivningsfaktorer och andra yrkesutövare för att själv kunna utföra sitt arbete på ett smidigt och välfungerande sätt. Många distributionsförare kan inte påverka när och hur arbetet ska utföras, det vill säga man har låg egenkontroll. I kombination med tungt arbete, besvärliga arbetsställningar och tidspress finns risk för att arbetet genererar ohälsa. Samtidigt upplever många förare en frihet i arbetet då de inte är bundna till en specifik arbetsplats. Att arbetet är väl organiserat på lagret och vid utlastningen samt att ruttplaneringen fungerar bra är viktiga faktorer för att motverka stress och ge ett bra arbetsflöde.

Lastningen, trafikförhållandena, arbetsförhållandena hos kund och funktionen hos arbetsredskapen är alla omgivningsfaktorer som påverkar förarnas välbefinnande och som även kan påverka hälsan. Dessa omgivningsfaktorer är naturligtvis varierande och bland annat beroende av geografiskt område och lättillgängligheten att leverera till avlämningsstället. Det är stor skillnad att leverera till en stormarknad utanför tätorten med stora ytor och rullande varuhantering och att köra till Gamla stan i Stockholm och leverera till restauranger i källarvåningen. Negativa omgivningsfaktorer, och särskilt i kombination med stress, kan vara en del av förklaringen till att arbetsolyckor utanför styrhytten, är vanliga inom distributionsbranschen.

Den här enkätundersökningen är gjord för att belysa distributionsförarnas arbetsförhållanden och arbetsmiljö. Enkäten som använts är baserad på den som tidigare använts i bryggeribranschen. Enkäten är probleminriktad - för att identifiera möjliga problemområden. Då det inte går att säga hur stor andel av distributionsförarna som besvarat enkäten och inte heller hur representativa de svarande är, bör svaren ses som indikatorer och inte som säkra resultat, representativa för samtliga distributionsförare. Enkäten är upplevelsebaserad, d. v. s. det är distributionsförarnas subjektiva svar inom olika områden som rapporteras.

Totalt 921 distributionsförare, tillhörande Livsmedelsarbetareförbundets (249), Transportarbetareförbundets (580) och Handelsanställdas förbunds (99) avtalsområden svarade på enkäten. En stor andel blev uppsökta på arbetet under våren år 2012 av den uppsökande representanten från Transport och fick fylla i enkäten på plats. Andra chaufförer ombads fylla i enkäten av sina lokala skyddsombud.

De bryggerichaufförer som svarade var spridda över landet, medan övriga chaufförer huvudsakligen arbetade i Stor-Stockholm (Mälardalen). Av de svarande arbetade 563 personer inom Stor-Stockholm och 358 personer i övriga landet. Omkring en tredjedel rapporterade problem (stora eller ganska stora problem) när det gällde de flesta interna

förhållandena (som t.ex. ruttplanering som ligger hos det egna företaget). Hälften av förarna angav att det var problem med väntan på grund av andra bilar vid lastintagen.

Drygt två tredjedelar rapporterade att olika aspekter på trafikförhållandena innebar problem. När det gällde enkelriktningar angav var tredje svarande detta och fyrtio procent angav problem med lutande gator. Det rapporterades mer problem i trafiken i Stor-Stockholm än i övriga landet.

Arbetsförhållandena hos kund rapporterades mer varierat än inom de övriga frågeområdena. Åttio procent angav problem med snö hos kunder. Nära sjuttio procent angav problem med upptagna lastzoner och hälften rapporterade problem med växling mellan värme och kyla (mellan fordon och utevistelse) och problem med tungt gods. Transport hos kund (både på väg till och inne hos kund) angav drygt en tredjedel som problem och fyrtio procent rapporterade problem med trottoarkanter och trösklar. En femtedel angav låg takhöjd hos kund som problematiskt.

Arbetsredskapens funktion (inklusive lastbilen) var det frågeområde med lägst andel rapporterade problem. Stolen i lastbilen och fotsteget vid bakgavelliften angav var fjärde chaufför som problematiskt. När det gällde bakgavelliften, pallvagnen/eltrucken och pirran/kärran angav var femte chaufför problem med detta. Mellan tretton och sexton procent angav problem med instegsfotsteg vid hytten, skåpet (på lastbilen) och manövreringen av bakgavelliften.

Möjligheten till egenkontroll innebär eget handlings-/beslutsutrymme, vilket är ett annat frågeområde i undersökningen. Hälften angav att det är problem med tidspassningar hos kund (dvs att leveransen skall vara framme en viss tid). En tredjedel rapporterade en ökning av antalet tidspassningar under de senaste tolv månaderna. En femtedel angav problem med arbetstidens förläggning och med övertid. Möjligheten att följa kör- och vilotidsförordningen angav sexton procent som problem. Tolv procent angav att den möjligheten minskat och elva procent att den hade ökat.

Nästan alla svarade att de trivs med sitt arbete och på sin arbetsplats. En tredjedel rapporterade stressen har ökat de senaste tolv månaderna. Var femte chaufför såg problem med kartläggning via GPS, d. v. s. att man från centralt håll kan övervaka var chauffören befinner sig geografiskt. Elva procent angav hot och våld som ett stort eller ganska stort problem. När det gäller hot och våld är detta mycket allvarligt, även om det är en liten andel som har angett att de utsatts. För att underlätta arbetet för varje enskild förare är det av stor vikt att det finns möjligheter för dialog med chefer och om möjligt även med kunderna.

Att arbeta som distributionsförare innebär ofta fysiskt ansträngande arbete och besvärliga arbetsställningar. Hälften av förarna i enkätundersökningen angav att arbetet försämrat hälsan. Om arbetet måste utföras under tidpress ökar risken för arbetsolyckor eller skador i rörelseorganen.

Ruttplaneringen är viktig för tidseffektiviteten både ur företagens och ur chaufförens perspektiv. Men om ruttplaneringen inte är verklighetsanpassad, t ex inte tar hänsyn till trafikförhållandena, kan detta skapa onödigt stress hos förarna och irritation hos kunderna. Var tredje chaufför angav att ruttplaneringen är ett stort eller ganska stort problem.

För bryggerichaufförer fanns möjlighet att jämföra resultaten i den här undersökningen (2012) med deras i två tidigare undersökningarna som utförts av Centrum för arbets- och miljömedicin år 1994 och 1999. Rapporteringen av arbetsförhållandena etc. har förändrats påtagligt i flera avseenden mellan mätningarna år 1994 och 2012. Andelen som uppgav stora eller ganska stora problem med trottoarkanter har ökat (från 36 till 54 procent) medan problem med trappor har minskat från 80 procent till 40 procent. Vid en jämförelse av hur

stor andel som angett trappor som ett litet eller inget problem år 1994 jämfört med år 2012, angav 20 procent detta år 1994 och 61 procent år 2012. Användningen av eldrivna hjälpmedel har ökat samt möjligheten att sänka fram- och bakdelen på lastbilarna, vilket speglar att problem med lutande gator har minskat från 1999 till 2012. År 1999 angav 59 procent att detta var ett stort eller ganska stort problem bland bryggerichaufförerna, medan 38 procent angav detta år 2012.

Bedömningen av arbetets betydelse för hälsan skiljer sig mellan olika åldergrupper. Sextio procent i gruppen 55-59 år anser att arbetet har bidragit till sämre hälsa jämfört med 37 procent i gruppen 60-65 år. Detta kan betyda att många av dem som har dålig hälsa slutar i arbetet före ålderspensionen.

Vid en jämförelse mellan avtalsområdena Transport och Handels respektive Livs finns en skillnad mellan svaren på frågan om man tror man kommer arbeta som chaufför om fem år. En större andel inom Livs angav detta och skillnaden är särskilt stor i åldersgruppen 50-59 år. 65 procent angav att de tror att de kommer arbeta kvar som chaufför om fem år inom Livs' avtalsområde jämfört med 44 procent inom Handels avtalsområde och 49 procent inom Transports avtalsområde.

Arbetsgivaren har enligt lag arbetsmiljöansvaret för sina anställda, men det så kallade samordningsansvaret innebär att den som råder över ett arbetsställe har arbetsmiljöansvaret för utifrån kommande personal. Arbetsgivare inom distributionsbranschen kan därför ställa krav på kunder med dåliga leveransförhållanden. En hård konkurrens mellan olika distributionsföretag kan dock leda till att krav inte ställs på åtgärder för att eliminera dåliga leveransförhållanden. Om inte arbetsgivaren agerar har skyddsombuden möjligheten att kontakta Arbetsmiljöverket för att få en inspektion till stånd av dåliga leveransvägar.

Eftersom det fortfarande finns stora arbetsmiljöproblem i branschen krävs det gemensamma satsningar för att komma tillrätta med de omgivningsfaktorer som riskerar att generera ohälsa bland chaufförerna. Framst gäller det lossningsförhållandena och leveransvägar hos kunderna samt ökad stress. Trafikförhållandena är inte påverkbara, men det borde finnas större anpassningsmöjligheter i planeringen, som att ta hänsyn till rusningstrafiken när tidspassningar bestäms.

Satsningar där anställda, ledning och experter arbetar tillsammans för att finna lösningar och arbetsmiljöförbättringar i fysisk arbetsmiljö och arbetsorganisation, har i forsknings-sammanställningar visat sig vara de som gett bäst resultat. Det välfungerande arbetsmiljöarbete som bryggerinäringen byggt upp på branschnivå borde även kunna gå att utveckla inom transportbranschen och inom dagligvaruhandeln. Arbetsgivarna inom bryggeribranschen har en modell som kan överföras till andra branscher. Gemensamma arbetsmiljöproblem, som är möjliga att åtgärda inom hela distributionssektorn, skulle kunna angripas genom samverkan mellan de tre arbetsgivareorganisationerna och de tre fackförbunden.

Introduktion

Denna rapport är framtagen som ett svar på det initiativ till enkätundersökning som togs av de tre fackförbunden Livsmedelsarbetarförbundet, Handelsanställdas förbund och Transportarbetareförbundet och som alla tre organiserar distributionsförare. En gemensam undersökning av arbetsmiljön och arbetsförhållandena ansågs angelägen för att kunna ge en helhetsbild av branschen men även en separat bild inom avtalsområdena för de tre fackförbunden. Inom Centrum för arbets- och miljömedicin, Stockholms läns landsting, har det pågått ett långsiktigt arbete för att stödja förbättrade arbetsförhållandena för distributionsförare sedan år 1993.

Som en del av det så kallade Bryggeriprojektet, vilket syftade till att förbättra arbetsmiljön för bryggerichaufförer, genomfördes år 1994 och år 1999 enkätundersökningar bland bryggerichaufförer, vilka hör till Livs´ avtalsområde. För att nu (2012) kunna jämföra resultaten, har vi valt att använda samma struktur och samma frågor som tidigare år, men med en del tillägg. Bryggerichaufförernas svarsresultat för år 2012 ingår i hela gruppen distributionsförare, men deras svar redovisas även i ett separat kapitel för att kunna jämföras med resultaten från år 1994 och år 1999.

Förhoppningen är att denna rapport kan bidra till att godset kan levereras till kunderna utan att människor, material eller omgivning kommer till skada.

Bakgrund

Väl fungerande och säkra leveranser är viktiga i ett modernt samhälle. Distributionsförare transporterar olika typer av gods såväl till kunder med bra leveransförhållanden, som till kunder med dåliga leveransförhållanden. Det senare kan innebära fysiskt tungt arbete, belastande arbetsställningar och risk för arbetsolyckor. Belastningsbesvär är starkt kopplade till sjuklighet och låg pensionsålder bland förarna (1).

Centrum för arbets- och miljömedicin, inom Stockholms läns landsting (SLL), ger sedan 1991, omkring vart fjärde år ut en arbetshälsorapport. Syftet är att kartlägga ogynnsamma psykosociala, ergonomiska och fysikaliska arbetsmiljöförhållanden inom olika yrkesgrupper i länet. Fordonsförare har under lång tid hört till de yrken som rapporterat ogynnsamma arbetsförhållanden och nedsatt hälsa. Detta gäller även rapporten från år 2012, som visade att manliga fordonförare ofta rapporterar högstressarbete, d v s höga krav och lågt inflytande, samt enformigt arbete.

Centrum för Arbets- och miljömedicin har i samarbete med bryggeribranschen bedrivit ett långsiktigt arbete för att förbättra arbetsförhållandena för bryggerichaufförerna. Den här rapporten kan utgöra en utgångspunkt för vidare diskussioner med fackförbund och arbetsgivar- och branschorganisationer omkring ett fortsatt förbättringsarbete.

Arbetsrelaterade besvär i rörelseorganen är komplexa till sin natur. Flera riskfaktorer är idag kända såsom tunga lyft, enformiga, upprepade, rörelser och ogynnsamma arbetsställningar (1¹). Det finns stark vetenskaplig evidens för en riskökning för ryggbesvär vid frekvent förekommande tunga lyft (15-20 kg). Samtliga studier som undersökt sambanden mellan böjda/vridna arbetsställningar i kombination med lyft rapporterade positiva samband, dvs en ökad förekomst av ryggbesvär. Det finns därför stark evidens för en ökad förekomst av ryggbesvär hos personer arbetande i böjda/vridna arbetsställningar och framför allt i kombination med lyft. Det har även visat sig att psykologiska faktorer som stress och oro kan vara av direkt betydelse t o m för smärtans uppkomst i kotpelaren (41). Förarna lyfter ibland tunga saker, samt skjuter och drar tunga vagnar, vilket kan leda till överbelastningsskador (44).

Psykosociala faktorer, såsom stress, spelar roll och kan öka risken för besvär (2, 3). Stress kan härledas till olika psykiska påfrestningar (5) som:

- Arbetsmängd
- Monotona och enahanda arbetsuppgifter
- Möjlighet att kunna uppfatta arbetet som meningsfullt och engagerande
- Höga arbetskrav och brist på inflytande
- Brist på socialt stöd i arbetet
- Brist på återhämtning, sömn och vila
- Risk för arbetsskador (t.ex. fallrisker kan upplevas stressande)
- Mobbning och olika former av trakasserier, hot och våld

Stress är en omedveten försvarsreaktion som utlöses av påfrestningar som till exempel högt arbetstempo eller konflikter. Kroppen reagerar med ökad puls, förhöjt blodtryck och

¹ Siffrorna hänvisar till referenser sist i rapporten

häftigare andning. Musklerna blir spända och immunförsvaret aktiveras som ett resultat av att stresshormoner, bland annat adrenalin, pumpas ut (6).

Ensamarbete är vanligt när man arbetar som distributionsförare. Detta behöver i sig inte vara påfrestande eller farligt. Påfrestningarna vid ensamarbete är starkt varierande och upplevs olika av olika personer (7).

En grundläggande teori kring de psykosociala arbetsförhållandena är den så kallade "krav- och kontrollmodellen" (9). Höga krav i arbetet kombinerat med låg egenkontroll (låg kontroll över det egna arbetet - lågt handlingsutrymme) resulterar i s.k. påfrestande situationer (se Figur 1). Sådana situationer skapar ett tillstånd av negativ spänning som på sikt kan leda till psykisk och/eller fysisk ohälsa (4, 8, 9, 15).

| | | KRAV | |
|----------|-----|-------------------------|-------------------------|
| | | Låga | Höga |
| KONTROLL | Hög | Avslappnade situationer | Aktiva situationer |
| | Låg | Passiva situationer | Påfrestande situationer |

Figur1. Krav- kontrollmodellen efter Karasek & Theorell, 1990

Frågor som används i frågeformulär för att mäta graden av krav och egenkontroll är t. ex. om den anställde kan påverka vad, när och hur arbetet utförs. Stöd av chefer och arbetskamrater, kan enligt samma modell minska upplevelsen av höga krav och låg kontroll.

Det finns två viktiga aspekter av begreppet egenkontroll, dels *handlingskontroll* som utgör individens förmåga att kontrollera sitt eget handlande, det vill säga att omsätta sina intentioner och handlingsplaner i konkret handling, dels *utfallskontroll* som utgör individens möjligheter att genom sitt handlande påverka omgivningen på avsett vis, det vill säga förmågan att påverka händelser genom det egna handlandet. Dessa aspekter kan delas in i individens *objektiva* respektive *subjektiva* möjligheter till handlingsutrymme. Med objektivt handlingsutrymme menas det faktiska handlingsutrymmet som individen har. Med subjektivt handlingsutrymme menas individens upplevda eller varseblivna utrymme till handling (9, 10).

Alla människor utsätts någon gång för påfrestningar. Om de är kortvariga, och det finns möjlighet till återhämtning, behöver de inte vara skadliga. Men när kraven blir övermäktiga, det vill säga när kontrollen, stödet och återhämtningen saknas, sliter de på kroppen vilket kan leda till ohälsa (11).

Värk i rygg, nacke och axlar samt psykisk ohälsa är de vanligaste orsakerna till arbetsrelaterad sjukskrivning (12). Fysiskt tungt arbete, dvs kraftkrävande arbete (lyfta, bära, skjuta dra) samt arbete i böjda och vridna arbetsställningar, ökar risken för besvär i de kroppsdelar som belastas (13,14), såsom ländrygg, nacke/skuldror, handleder och händer. Om fysiskt belastande arbete kombineras med psykosocialt dito, såsom vid höga krav och låg kontroll, ökar risken för besvär ytterligare (14). Det är viktigt att den som utför arbetet har tillräcklig tid och möjligheter att själv styra uppläggnen av arbetet för att undvika stress och onödiga påfrestningar (4, 15).

Arbetsgivaren har det övergripande ansvaret för arbetstagarnas arbetsmiljö, enligt Arbetsmiljölagen (3 kap §2 AML). Arbetsmiljöverket ger ut föreskrifter som ställer krav på arbetsmiljön. I föreskriften om manuell hantering (17) anges att arbetsgivaren skall vidta de organisatoriska åtgärder eller använda sig av de andra medel som behövs, framför allt mekanisk utrustning, för att undvika att arbetstagarna behöver hantera bördor och laster manuellt. Om manuell hantering av bördor och laster inte kan undvikas, skall arbetsgivaren vidta åtgärder så att riskerna vid den manuella hanteringen begränsas.

Tidigare kunskap om distributionsbranschen

Att arbeta som distributionsförare innebär att välfungerande arbetsredskap som lastbil, truck, bur eller pallvagn är av stor betydelse för att underlätta hanteringen av det, i många fall, tunga godset (18). Utöver det är distributionsförarens omgivningsmiljö av stor betydelse (18). Exempel på sådana faktorer är ordning vid utlastningen, lastbilens utformning, trafikförhållandena och leverans-förhållandena hos kunderna. Sådana omgivningsfaktorer är svåra eller omöjliga för föraren att påverka själv.

Många distributionsförare levererar tungt gods via svåra och besvärliga leveransvägar. Detta kan i sin tur innebära påfrestande arbetsställningar för att kunna utföra arbetet både i och utanför lastbilen (18).

Arbetsgivarna inom distributionsbranschen har små möjligheter att kontrollera och ställa krav på leveransförhållandena hos sina kunder (22, 23), även om de enligt Arbetsmiljölagen har arbetsmiljöansvaret för sina anställda. Det är vanligt att arbetstagare tillfälligt arbetar på platser där någon annan arbetsgivare än deras egen råder över arbetsförhållandena. Detta förekommer till exempel vid distribution och andra transporter. I dessa fall är det viktigt att den som faktiskt bestämmer på arbetsstället också har ett tydligt ansvar för arbetstagare som kommer utifrån (24). Ett sådant ansvar har slagits fast i AML 3 kap. 12 § första stycket men är begränsat till fasta anordningar på arbetsstället. Exempel på detta är lastkajer, lyftanordningar, anordningar i transportvägar och tillhandahållna transporthjälpmiddel. Bestämmelsen innebär att Arbetsmiljöverket kan driva igenom förbättringar genom förelägganden mot det företag, som driver verksamhet på arbetsstället (25).

Om distributionsföretaget ställer krav på arbetsmiljön hos någon kund för sina chaufförers räkning, är risken stor att kunden väljer att byta leverantör. Arbetsgivare som aldrig ställer krav på arbetsmiljön för sina chaufförer riskerar inte att förlora en kund av den anledningen. På så sätt kan konkurrensförhållandena ha en negativ inverkan på chaufförernas arbetsförhållanden (22, 23). En lösning på detta dilemma genomfördes inom bryggeribranschen genom att branschen bestämde sig för att ha en gemensam leveranspolicy och gemensamt ställa krav på kunder med dåliga leveransförhållanden. Kunderna fick information om den nya policyn och att det inte lönade sig att byta leverantör (22, 23).

Den ekonomiska pressen och konkurrensen mellan företag inom distributionsbranschen har resulterat i ökad tidspress för många distributionsförare (25), vilket tillsammans med ensamarbete, hantering av tungt gods och svåra miljö- och trafikförhållanden ökar risken för arbetsolyckor och arbetsskador, främst besvär eller skador i rörelseorganen (19). Många

distributionsförare hanterar tungt gods både inne i lastbilsskåpet och i icke- anpassade omgivningsmiljöer en stor del av arbetsdagen (18). Enligt tidigare forskning sker inte arbetsolyckorna inom distributionsbranschen till största delen i trafiken, utan vid lossning hos kund, t ex fall från höjd, överansträngning, repetitiva arbetsmoment eller att fastna mellan eller under tyngre föremål (19, 20, 21).

Att arbeta som distributionsförare innebär huvudsakligen ensamarbete, vilket i sin tur innebär stort eget ansvar och ständig beredskap för oväntade händelser (7). För många förare innebär det även ensam hantering av tungt gods. Det kan vara svårt att undvika manuell hantering, men genom att organisera arbetet för att minimera detta, använda hjälpmedel och andra tekniska åtgärder går det ofta att komma tillrätta med det problemet och förebygga besvär och skador (7). Enligt Arbetsmiljö-verkets föreskrift om ensamarbete (7) skall särskilt uppmärksammas att arbetstagaren har tillräcklig utbildning, information och instruktion för att utföra arbetet ensam. Särskild hänsyn skall också tas till arbetstagarens fysiska och psykiska förutsättningar för arbetet.

Arbetsgivaren är skyldig att minimera den manuella hanteringen eller minska den så långt det går (17). Om det inte går att undvika manuell hantering så ska arbetsgivaren:

- undersöka arbetet,
- minska riskerna,
- anpassa arbetsstället och se till att det finns lämplig utrustning,
- se till att de anställda får information och utbildning,
- följa upp att åtgärderna har haft önskad effekt

Som anställd ska man, enligt samma föreskrift, ha kunskap om:

- lämpliga arbetsställningar och arbetsrörelser
- hur teknisk utrustning och hjälpmedel ska användas,
- vilka risker som kan finnas med manuell hantering, olämpliga arbetsställningar och arbetsrörelser.

Distributionsförarnas arbetsredskap har stor betydelse för säkerheten och arbetsförhållandena vid godsleveranserna ute hos kund. Bilar, eltruckar, pallar, pallvagnar, rullburar och hissar är viktiga arbetsredskap vid de otaliga förflyttningmoment som sker dagligen. En kontinuerlig produkt-utveckling sker inom flera av dessa områden (29, 30).

Två forskare i Finland (18) följde och filmade 19 distributionsförare i deras arbete utanför förarhytten för att identifiera fysiskt och psykiskt belastande arbetssituationer. Förarna hade i genomsnitt arbetat åtta år inom distributionsbranschen. Totalt identifierades 262 situationer av vilka 57% klassades som fysiskt belastande och 43% som psykiskt belastande situationer. De fysiskt belastande situationerna gällde antingen inne i, omkring lastbilsskåpet, vid kundernas varumottagning eller vid manuell hantering av godset. De psykiskt belastande arbetssituationerna handlade om tidspress, risker eller hinder inom kundernas fastigheter, dåliga arbetsredskap samt stress över att orsaka större eller mindre olyckor på grund av egna beslut och handlingar.

De arbetssituationer och arbetsmiljöer där fysiskt belastande situationer identifierades var dels i fordonet:

- vid säkringen av godset,
- då man tar sig in i och ur lastbilsskåpet,
- vid hantering av tunga, höga och/eller stora gods,

och dels ute hos kunderna:

- i trånga utrymmen,
- vid förflyttning av gods genom dörrar som går åt ”fel” håll,
- vid förflyttning av gods över höga trösklar,
- i utrymmen med dålig belysning
- vid halka
- vid belamrade leveransvägar
- vid långa och besvärliga transporsträckor mellan lastbil och varumottagning
- vid nattliga leveranser utan möjlighet till assistans.

Inom bryggeribranschen har arbetsgivare och skyddsombud gemensamt arbetat med att förebygga besvär och skador i rörelseorganen sedan år 1996 (22, 23, 31, 32). En enkätundersökning genomfördes bland de fyra största bryggerierna år 1994 där resultatet visade att trappor vid leveransstället var det största problemet. Det påföljande förbättringsarbetet utgick från det största identifierade problemet, d v s leveranser i trappor, och branschorganisationen Sveriges Bryggerier antog år 1996 en gemensam leveranspolicy som efter förankringsarbete infördes år 1999. Målet var att inga leveranser skulle ske i trappor med mer än fem steg² och på sikt få bort sådana trappleveranser. Genom att bilda lokala nätverk med distributionschefer och skyddsombud samt en nationell styrgrupp med distributionschefer och fackliga representanter har arbetsmiljöarbetet även inbegripit insatser mot låg takhöjd, trösklar samt ”snöbrev³” till berörda kunder. Branschorganisationen Sveriges Bryggerier ansvarade för det övergripande beslutsfattandet i förbättringsarbetet (22, 23, 31, 32).

De kunder som hade mer än fem trappsteg i leveransvägen besöktes, och projektledarna undersökte möjligheter till alternativa leveransvägar, alternativa utrymmen för förvaring av godset eller gav förslag på installering av hiss (en innovatör hade kontaktats och utvecklade en ändamålsenlig hiss som klarar vikter upp till 500 kg, d v s vikten för en fullpackad europall med bryggerivaror). Om kunden vägrade någon åtgärd ställdes godset vid trappan och kunden fick själv lösa hur den fortsatta leveransen skulle genomföras. Nya kunder har kontinuerligt informerats om leveransnormen och enligt branschen är problemet med leveranser i trappor med mer än fem steg i det närmaste helt löst⁴. En utvärdering av förändringsarbetet gjordes år 2002-2004 (31). Andelen distributionsförare som ansåg att trappor ute hos kund var ett stort eller ganska stort problem hade minskat med hälften.

² Genom dåvarande ackordssystem hade bryggerierna listor på alla kunder med mer än fem trappsteg i leveransvägen och därigenom var alla berörda kunder identifierade.

³ Brev till kunder där behov av snöröjning finns och där kunden ombeds att ordna detta.

⁴ Enligt nätverksprotokoll hösten 2012

I England har i ett projekt förbättringsarbeten genomförts inom transportbranschen med lyckade resultat (33). Fyra företag deltog. Projektet hade stöd från forskare. Chaufförernas arbetstillfredsställelse, vilja att fortsätta i yrket, smärta och besvär i rörelseorganen och övrig hälsa samt hur man arbetade med lastning och lossning mättes. Det enskilda företaget tog fram lösningar som var anpassade till de olika problem som fanns inom det egna företaget. Forskarna betonar i sin rapport betydelsen av att låta den här typen av förbättringsarbeten ta tid, då förändringsprocessen och de konkreta åtgärderna tar tid att genomföra. Detta bekräftas även i rapporteringen av bryggeriprojektet (22, 23).

Syfte

Syftet med undersökningen var att kartlägga distributionsförarens arbetsmiljö, arbetsförhållanden, egenkontroll samt deras arbetsrelaterade välbefinnande och hälsa, genom subjektiva skattningar. Ett delsyfte var att jämföra resultaten med de tidigare undersökningar som gjorts bland distributionsförare inom bryggeribranschen.

Metod

En enkät, baserad på den som tidigare använts i bryggeribranschen, delades ut till aktiva distributionsförare. Enkäten var probleminriktad, dvs. den skulle kunna identifiera möjliga problemområden.

Studiepersoner

Totalt svarade 921 distributionsförare på enkäten. De bryggerichaufförer som svarade var spridda över landet, medan övriga chaufförer huvudsakligen arbetade i Stor-Stockholm (Mälardalen). Av de svarande arbetade 563 personer inom Stor-Stockholm och 358 personer i övriga landet. Det gick inte att få fram uppgifter om det totala antalet distributionsförare i Stor-Stockholm eller i landet. Det fanns ett motstånd bland förarna att fylla i vilket företag som de arbetade på, så därför togs den frågan bort. Några arbetsgivare inom Transports avtalsområde motsatte sig att deras chaufförer skulle fylla i enkäten.

Tabell 1 visar åldersfördelningen, uppdelat på avtalsområden för samtliga svarande och för de som arbetade i Stor-Stockholm. En stor andel av de svarande tillhörde Transports avtalsområde. De blev uppsökta på företagen under våren 2012 av en representant från Transport och fick fylla i enkäten på plats. Andra chaufförer ombads fylla i enkäten av sina lokala skyddsombud. Man försökte få så många så möjligt att fylla i enkäten utifrån kriteriet att de arbetade som distributionsförare.

Andelen tillsvidareanställda var 90 procent, en procent var egna företagare, en procent är anställda av bemanningsföretag och åtta procent hade en tidsbegränsad anställning. Genomsnittsåldern var 43 år. Fem procent av distributionsförarna var kvinnor.

Av de svarande tillhörde 63 procent avtalsområdet för fackförbundet Transport, 10 procent tillhörde avtalsområdet för Handels och 27 procent tillhörde avtalsområdet för Livsmedelsarbetarförbundet.

Tabell 1. Studiepersonernas åldersfördelning

| Åldersintervall | Transport (580) | Handels (92) | Livs (249) | Samtliga (921) | Stor- Stockholm (563) |
|-----------------|--------------------|-----------------|---------------|-------------------|-----------------------------|
| 18-29 år | 26% | 16% | 6% | 17% | 18% |
| 30-39 år | 21% | 20% | 16% | 19% | 16% |
| 40-49 år | 27% | 22% | 39% | 29% | 39% |
| 50-59 år | 20% | 36% | 31% | 29% | 31% |
| 60-64 år | 6% | 6% | 8% | 7% | 8% |

Vid jämförelser i svar mellan de tre avtalsområdena redovisas skillnaderna i andelar som är 15 procentenheter eller högre, nivån speglar våra avsikter att tydliggöra större skillnader och begränsa rapportens omfång.

Enkätens utformning

Enkäten är baserad på den enkät som användes inom bryggeribranschen 1994 och 1999, men har tillagda frågor om stress, välbefinnande och hälsa kopplat till arbetet. Enkäten innehåller huvudsakligen kryssfrågor. Svartalternativen var "Stort problem", "Ganska stort problem" och "Litet/inget problem" när det gäller de frågor som användes åren 1994 och år 1999.

Inom området "Välbefinnande" var sju frågor tidsbestämda, d v s hur förhållandena har eller inte har förändrats de senaste tolv månaderna.

De nytilkomna frågorna om välbefinnande och hälsa hade antingen svartalternativen "Har ökat", "Är som förut" och "Har minskat" eller "Alltid", "Oftast", "Sällan" och "Aldrig".

Undersökningen är upplevelsebaserad, d v s frågorna handlar om förarnas subjektiva syn på olika förhållanden och tillstånd.

De områden som undersöktes var:

Interna förhållanden

Ruttplaneringen och förhållandena vid utlastningen.

Trafikförhållanden

Olika typer av trafikhinder.

Förhållanden hos kund

Goda arbetsförhållanden vid lossning av godset hos kund.

Funktion hos arbetsredskapen

Hur välfungerande lastbilen och de tekniska hjälpmedlen är.

Egenkontroll

I vilken utsträckning förarna upplever att de kan påverka sin arbetssituation och sina arbetsförhållanden.

Välbefinnande

I vilken utsträckning förarna upplever ett välbefinnande på arbetet.

Arbetsrelaterad hälsa

I vilken utsträckning arbetet påverkat den egna hälsan.

Fortsättning i yrket

Om förarna tror att de kommer arbeta som chaufför om fem år.

Enkäten utformades utifrån en avvägning mellan tillräckligt innehåll och inte för många frågor samt för att ge möjlighet till att jämföra svarsresultaten från tidigare mättillfällen. Syftet var att chaufförerna skulle hinna och vilja fylla i enkäten. Enkäten är främst problemorienterad, men visar på så sätt även områden där problemen är små.

Resultat

Resultaten visas i diagram i frågornas ordning i bilaga 1. De är indelade i områdena:

- Interna förhållanden
- Trafikförhållanden
- Förhållanden hos kund
- Funktion hos arbetsredskapen
- Egenkontroll
- Välbefinnande
- Arbetsrelaterad hälsa
- Fortsättning i yrket

Interna förhållanden

På frågorna om ruttplaneringen (att man besöker avlastningsställena i "rätt" ordning), ordning vid utlastningen (att pallarnas ordning i lastutrymmet stämmer med ruttan), felplockade varor och fel ordning på pallan (att varor som skall lastas av först ej ligger överst) svarade omkring en tredjedel att det finns stora eller ganska stora problem.

Trafikförhållanden

I 4 av de 6 ingående frågorna fördelades sig svaren ganska jämnt mellan svarsalternativen, vilket innebär att ca två tredjedelar av förarna angav stora eller ganska stora problem med vägarbeten, felparkerade bilar, trafikmoral, och tät trafik. Enkelriktningar och lutande gator upplevdes dock av de flesta inte som problematiska.

Förhållanden hos kund

Även för frågorna om leveransförhållanden hos kunderna varierade svaren. Nära 80 procent angav att snö hos kund är ett stort eller ganska stort problem. Sjuttio procent angav att upptagna lastzoner är ett stort eller ganska stort problem. På frågan om det var stora eller ganska stora problem med väntan vid köbildning vid lastintag svarade hälften att så var fallet.

Omkring hälften angav att det är stora eller ganska stora problem när det gäller växling mellan värme och kyla samt tungt gods. Omkring 40 procent angav att trappor på väg till och inne hos kund, trösklar, och trottoarkanter är stora eller ganska stora problem. Var femte angav att låg takhöjd är ett stort eller ganska stort problem.

Funktion hos arbetsredskapen

Funktionen hos arbetsredskapen framkom inte som något stort problem. Omkring 80 procent angav att det är små eller inga problem med dessa.

Egenkontroll

Med egenkontroll menas att man har ett beslutsutrymme och kan påverka sin arbetssituation och sina arbetsförhållanden. Här innefattar frågorna olika dimensioner såsom arbetstid, tidpassningar, möjlighet att följa kör- och vilotidsförordningen och vägarbetstidslagen.

Nära 80 procent angav att man inte har några problem med arbetstidens förläggning eller övertid. Hälften angav att tidspassningar hos kunderna är ett stort eller ganska stort problem. En tredjedel angav att antalet tidspassningar har ökat de senaste tolv månaderna. Åttiofyra procent angav att man hade tillräcklig möjlighet att följa kör- och vilotidsreglerna. Lika många angav att möjligheten hade ökat (11%) som de som angav att den hade minskat (ca 12%).

Välbefinnande

En stor majoritet av de tillfrågade distributionsförarna trivdes med sitt arbete (95%) och trivdes på sin arbetsplats (90%). Dock rapporterade en tredjedel att antalet tidspassningar (dvs att leveransen skall vara framme en viss tid) inte är acceptabelt och att stressen har ökat under de senaste tolv månaderna. Var femte chaufför angav att det är problem med centralens kartläggning av förarna via GPS och var tionde angav att hot och våld är ett stort eller ganska stort problem.

Arbetsrelaterad hälsa

Var tredje chaufför angav att arbetet inte påverkat hälsan medan hälften angav att arbetet försämrat hälsan och var femte angav att arbetet förbättrat hälsan. Inom åldersintervallet 18-39 år angav 36 procent att arbetet gjort hälsan något eller mycket sämre och var tredje angav att arbetet förbättrat hälsan (se figur 27 i bilaga 1). Inom åldersintervallet 40-54 år rapporterade 55 procent att arbetet försämrat hälsan och 16 procent angav att arbetet förbättrat hälsan. Inom åldersintervallet 55-59 år angav 60 procent att arbetet försämrat hälsan och 15 procent angav att arbetet förbättrat hälsan. Av dem som var 60-64 år angav 38 procent att arbetet försämrat hälsan medan 12 procent angav att arbetet förbättrat hälsan.

Fortsättning i yrket

Hälften angav att de tror att de kommer arbeta som chaufför om fem år. Trettiosju procent svarade kanske och 14 procent svarade nej.

Det fanns skillnader mellan åldersgrupper på frågan om man tror man kommer arbeta som chaufför om fem år. Inom åldersgruppen 40-54 år angav 56 procent att de tror de kommer arbeta som chaufför om fem år. Inom åldersgruppen 55-59 år angav 45 procent samma sak.



Jämförelser mellan arbetstagare inom Transport, Handels och Livs´ avtalsområden

Skillnader som är 15 procentenheter eller högre inkluderas här.

En lägre andel inom Transport än inom de två andra avtalsområdena angav att ruttplaneringen, tidspassningar och trösklar hos kunderna är problematiska.

Bland Handels chaufförer angav en lägre andel att de trivs på arbetsplatsen än inom Livs´ och Transports avtalsområde. Det var också vanligare bland Handels chaufförer att man angav att ordningen vid utlastningen, felplockade varor och fel ordning på pallen eller i burenen är ett problem. När det gäller trafikförhållandena angav dock en lägre andel av Handels chaufförer än av chaufförer från de två andra avtalsområdena att vägarbeten är ett problem.

Bland Livs´ chaufförer angav en högre andel, än dito i de två andra avtalsområdena att instegsfotseget vid lastbilshytten är problem och att antalet tidspassningar har ökat de

senaste 12 månaderna, samt att de trodde att de skulle arbeta som chaufför om fem år både generellt och inom åldersgruppen 50-59 år.



Jämförelser mellan chaufförer inom Stor-Stockholm och övriga

När det gäller jämförelser mellan chaufförer inom Stor-stockholms och övriga chaufförer är det bara ett område som uppvisar stor skillnad, nämligen "Trafikförhållandena"; en betydligt större andel av de chaufförer som arbetar inom Stor-Stockholm angav problematiska trafikförhållanden. På frågorna som ingår i denna kategori angav 38 till 46 procent av chaufförerna inom Stockholmsområdet att dessa är ett stort problem jämfört med 11 till 26 procent bland övriga chaufförer.



Jämförelser mellan bryggerichaufförer och övriga

Bland bryggerichaufförerna rapporterade en större andel att ruttplaneringen och tidspassningar hos kund är ett stort/ganska stort problem än bland övriga chaufförer (15 procentenheters skillnad).



Jämförelser av svar från bryggerichaufförer år 1994, 1999 och 2012

En högre andel chaufförer angav att vägarbeten är ett stort eller ganska stort problem år 2012 än tidigare år (52 procent år 2012 jämfört med 38 procent år 1994). En något lägre andel angav att upptagna lastzoner är ett stort eller ganska stort problem år 2012.

Problem med gator som lutar har minskat betydligt. Femtiosex procent angav detta år 1994 i jämförelse med 38 procent år 2012. Problem med trappleveranser har minskat avsevärt mellan det första och det sista mättillfället. Från en svarsandel på 70 procent som rapporterade stort eller ganska stort problem med trappleveranser 1994, till 40 procent år 2012.

Problem med snö hos kund angav 88 procent år 2012 jämfört med 71 procent år 1994. Likaså har problemen med trottoarkanter ökat från 36 procent som angav detta år 1994 till 54 procent år 2012. Svaresresultaten på övriga frågor var ganska samstämmiga år 1994, 1999 och 2012.

Diskussion

Att vara distributionsförare innebär att man är beroende av en mängd olika omgivningsfaktorer och andra yrkesutövare för att själv kunna utföra sitt arbete på ett smidigt och välfungerande sätt. Kunden vill ha en viss typ av varor till en viss plats och ibland vid ett visst klockslag. Ruttplanerarna avgör i vilken ordning och vid vilken tidpunkt detta ska ske. Plockare på lagret ansvarar för att varorna ligger i rätt ordning och på rätt sätt och lastare på lagret sköter ofta inlastningen i lastbilen. Hur trafikförhållandena ser ut går inte att påverka och sällan lossningsförhållandena hos kund. Dessa arbetsförhållanden innebär att många förare inte kan påverka vad, när och hur arbetet ska utföras, det vill säga man har låg egenkontroll. I kombination med tungt arbete, belastande arbetsställningar och tidspress finns risk för att arbetet genererar ohälsa (4). Samtidigt upplever många förare en frihet i arbetet då de inte är bundna till en specifik arbetsplats (34).

Att arbetet är väl organiserat på lagret och vid utlastningen samt att ruttplaneringen fungerar bra är viktiga faktorer för att motverka stress och ge ett bra arbetsflöde.

Det är svårt att säga hur väl de svarande representerar hela gruppen distributionsförare. Vi vet inte hur många chaufförer som arbetar i branschen. Vi har inte heller haft möjlighet att få reda på om alla som blivit tillfrågade, har svarat ja till att fylla i enkäten eller om det finns ett bortfall. Ett sådant bortfall kan ha medfört att det är de som är mest positiva till arbetet som har fyllt i enkäten, då nästan alla svarande angett att de trivs i arbetet och på arbetsplatsen.

Det är färre svaranden i de två yngsta åldersintervallen (18-29 år och 30-39 år) samt i äldsta åldersintervallet (60-64 år) jämfört med i intervallen 40-49 år och 50-59 år. Men det var inte några större skillnader i svar mellan dessa grupper (<10% skillnad) förutom på frågan om arbetsrelaterad hälsa, där andelarna som rapporterade en positiv effekt av arbetet på hälsan varierade från 12% i åldersintervallet 60-64 år, till 31% i åldersintervallen (18-29 år) (figur 27 i bilaga 1). Vi valde att även dela upp åldersintervallet 50-59 år i två grupper (50-54 år och 55-59 år) för att undersöka eventuella skillnader i svar. På frågan om man kommer arbeta som chaufför om fem år svarar en stor andel inom åldersgruppen 60-64 år nej av skälet att de då vid den tiden har uppnått pensionsålder. Därför är dess staplar inte medtagna i figur 26. Av övriga var den yngsta åldersgruppen mest osäkra på att fortsätta arbeta som distributionsförare. Men då vi delade åldersgruppen 50-59 år i två delar, framkom att det äldre intervallet, 55-59 år, var mest osäkra på detta.

Så gott som samtliga av de svarande angav att de trivs med sitt arbete och på sin arbetsplats vilket är ett mycket positivt resultat för branschen. En majoritet av förarna är även nöjda med sin lastbil och övriga arbetsredskap (mellan 76% och 87% har svarat "litet problem" på frågorna). Var fjärde chaufför angav att de har problem med stolen i lastbilen och fotsteget vid bakgavelliften. Då sådana problem kan kopplas till obekväma, och statistiskt belastande sittställningar respektive belastningar vid gående upp till och/eller ned från bakgavelliften, skulle sådana problem kunna öka risken för besvär i rörelseorganen.

Det var en större spridning i svaren omkring trafikförhållanden. Två tredjedelar av förarna angav stora eller ganska stora problem. Dessa omgivningsfaktorer leder ofta till hinder i arbetet, framför allt innebär besvärliga trafikförhållanden ofta tidsförseningar.

På de flesta frågorna omkring arbetsförhållandena hos kund svarade ca en tredjedel stora eller ganska stora problem. Det enda undantaget är frågan om snö, där åttio procent angav att snö hos kunderna innebär problem. Snö ökar förstås halkrisken, samtidigt som arbetet tar längre tid. Förutom ordentlig snöröjning och att ta hänsyn till försvårande förhållanden vid ruttplaneringen är det nog svårt att minska problem orsakade av snö. Hälften av förarna angav att väntan vid lasttag är ett stort eller ganska stort problem. Det innebär att det är flera lastbilar som ska lasta gods samtidigt och på samma ställe. Om detta innebär förseningar för förarna t ex vid tidspassningar, kan det öka stressen hos förarna.

En lägre andel förare inom Handels trivs på sin arbetsplats jämfört med förarna inom Livs´ och Transports avtalsområden. Inom Handels rapporterade också en högre andel att de interna arbetsförhållandena (ruttplaneringen, ordningen vid utlastningen, felplockade varor och ordningen på pallen/buren) är ett stort eller ganska stort problem. Inom handeln förekommer en stor mängd olika varor och i en mängd olika storlekar och format. Dessa packas vanligtvis i burar av s. k. plockare som ansvarar för att tyngd och balans blir rätt i buren och för att rätt varor är med. Olika förpackningar (olika både i storlek och form) och den stora variationen av varor, kan öka risken för felhanteringar. Inom Transports avtalsområde rapporterade en lägre andel problem med ruttplaneringen än inom Handels och Livs avtalsområde. Eftersom ruttplaneringen har en stor betydelse för chaufförernas arbetsdag är goda förutsättningar för dialog mellan ruttplanerare och chaufförer av stor vikt.

Lastningen, trafikförhållandena, arbetsförhållandena hos kund och funktionen hos arbetsredskapen är alla omgivningsfaktorer som påverkar förarnas välbefinnande och hälsa. Dessa omgivningsfaktorer är naturligtvis varierande och bl a beroende av geografiskt område och lättillgängligheten att leverera till avlämningsstället. Det är stor skillnad att leverera till en stormarknad utanför tätorten med stora ytor och rullande varuhantering eller att köra till Gamla stan i Stockholm och leverera till restauranger i källarvåningen. O gynnsamma omgivningsfaktorer, och särskilt i kombination med tidspress (18), kan vara en stor del av förklaringen till att arbetsolyckor är så pass vanliga inom distributionsbranschen (35).

Resultaten visar att det är mer problem i trafiken för chaufförerna i Stor-Stockholm jämfört med övriga. Att chaufförerna i Stockholmsområdet ställs inför mer påfrestande arbetsförhållanden på grund av rådande trafikförhållanden, än chaufförer i övriga landet är ett rimligt antagande. Det bekräftas av Stockholms läns landstings arbetshälsorapporter som visat att fordonsförare under lång tid hört till de yrken som rapporterat o gynnsamma arbetsvillkor och nedsatt hälsa (36, 37, 38, 39, 40).

Då yrket innebär ensamarbete en stor del av dagen, blir de sociala kontakterna få över en arbetsdag; man behöver kunna och vilja klara av olika hinder och svårigheter i arbetet på egen hand (18). Arbetet som distributionsförare innebär ofta fysiskt ansträngande arbete och besvärliga arbetsställningar (19), vilket inte bara innebär en risk för belastningsbesvär, utan också ofta resulterar i ökande diskomfort under arbetsdagen (40). Belastningsbesvär kan genereras under lång tid och det kan ta tid innan de uppmärksammas, så det är lätt hänt att anställda länge arbetar på fel sätt. Hälften av förarna i enkätundersökningen angav att arbetet försämrat hälsan. Frågor om smärta och besvär i rörelseorganen ställdes inte i enkäten, men man kan anta att detta är vanliga arbetsrelaterade hälsoproblem inom distributionsföraryrket. Individuella förutsättningar för att fysiskt orka med arbetet har också betydelse, även om bra arbetsredskap och ergonomisk kunskap om lyft och arbetsställningar minskar risken för besvär i rörelseorganen. Hälften av chaufförerna angav att tidspassningar är ett stort eller ganska stort problem. Var tredje chaufför rapporterade att tidspassningarna

har ökat och att stressen har ökat under de senaste tolv månaderna. Forskning visar att psykiska och organisatoriska förhållanden (t.ex. tidspress) i arbetet spelar en avgörande roll för uppkomsten av skador och besvär i rörelseorganen (32, 41). Där både fysisk belastning och psykisk påfrestning förekommer, uppstår mer än en fördubbling av risken för belastningsbesvär.

Det finns också samband mellan låg eller dålig arbetstillfredsställelse och rygg-/nackbesvär (42). Var femte chaufför inom Handels avtalsområde angav att de inte trivdes på arbetsplatsen. Detta kan vara en indikation på ett behov av ett vidare arbete bland Handels chaufförer om orsaker till otrivsel, och om möjligt för att finna lösningar för att åtgärda dessa.

När det gäller hot och våld är det mycket allvarligt att det förekommer, även om det är en liten andel som har angett att de utsatts för hot och våld. För att underlätta arbetet för varje enskild förare är det av stor vikt att det finns möjligheter för dialog på arbetsplatsen med chefer och om möjligt även med kunderna. Arbetsgivaren har enligt lag arbetsmiljöansvaret för sina anställda, men det så kallade samordningsansvaret (AML 3 kap 7d & 7e §§) innebär att den som råder över ett arbetsställe har arbetsmiljöansvaret för utifrån kommande personal. Arbetsgivare inom distributionsbranschen kan därför ställa krav på kunder med dåliga leveransförhållanden. Om arbetsgivare inom en bransch-organisation agerar gemensamt, elimineras den konkurrenssituation som annars finns mellan olika distributionsföretag att acceptera dåliga leveransförhållanden. Om inte arbetsgivaren agerar har skyddsombuden möjligheten att kontakta Arbetsmiljöverket för att få en inspektion till stånd av dåliga leveransvägar (AML 6 kap 6a §).

Ruttplaneringen är viktig för tidseffektiviteten både ur företagets och ur chaufförens perspektiv. Men om ruttplaneringen inte är verklighetsanpassad, dvs tar hänsyn till trafikförhållandena, kan detta skapa onödigt stress hos förarna och irritation hos kunderna. En ruttplanering som inte är verklighetsförankrad kan chauffören inte göra någonting åt, om det inte finns en bra kommunikation mellan ruttplanerare och förare.

Management av idag har kunden i fokus, vilket innebär att kunden alltid ska bli nöjd. Konkurrensen blir en drivkraft för att uppnå detta. I ett samverkansprojekt mellan chefer och chaufförer på ett distributionsföretag (45) bildade man en policygrupp med två chefer och sex chaufförer och som kopplades till företagets affärsidé. En satsning gick ut på att leverera gods mer felfritt än andra företag. Arbetet innebar en undersökning om och hur chaufförerna skulle klara det samt vilken kompetens som skulle behövas hos chaufförerna. I förbättringsarbetet framkom att chaufförerna hade exempel på andra tolkningar av begreppet "Kunden har alltid rätt". En synpunkt var att om chauffören gav all tänkbar service till en viss kund så kunde leveransen till nästa kund bli försenad istället. Ett annat exempel var att ledningen ville skicka en extrabil om någon vara fattades i den ordinarie leveransen. Enligt förarna fanns det kunder som inte tyckte det var nödvändigt. En kund med miljöprofil blev till och med irriterad och såg det som en onödig körning. Detta visar att det finns kunder som inte ställer absoluta krav på att leveranser måste ske korrekt och vid avtalad tidpunkt, utan om det visar sig vara problem med tidspassningar så kan det finnas kunder som är tillmötesgående och kan anpassa sig till företagets förutsättningar och trafikförhållanden.

I samma projekt framkom det att många kunder hade en relation med chauffören på grund av mångåriga leveranser och att det var viktigare att just den chauffören kom med godset, än att det skulle ske en viss tid eller viss dag (45).

Inom området egenkontroll, d v s möjlighet att påverka sin egen arbetssituation, angav var femte chaufför att det är problem med arbetstidens förläggning och med övertid. Om detta är fallet inom begränsade perioder blir påfrestningen inte lika stor som om dessa förhållanden är permanenta. I det senare fallet innebär arbetsförhållandena både minskat välbefinnande och större stresspåslag för de berörda chaufförerna (7).

Var femte chaufför angav problem med GPS-kartläggningen, dvs att man från centralen hela tiden har information om var de befinner sig. Detta indikerar att chaufförer känner sig övervakade . GPS:en blir under sådana omständigheter en belastning i arbetet och minskar chaufförernas välbefinnande. Godset ska levereras till kund på en viss dag eller vid en viss tidpunkt vilket ju är chaufförens ansvar. Om någon kund blir missnöjd och kontaktar centralen bör centralen höra med den berörda chauffören om skälen till missnöjet, och inte dra några slutsatser av information som man fått genom GPS:en. Om man ”går förbi” chauffören kan en sådan övervakning som GPS:en ger möjlighet till, vara ett allvarligt arbetsmiljöproblem.

Bryggerichaufförernas arbetsförhållanden har förändrats påtagligt i flera avseenden mellan mätningarna år 1994 och 2012. Andelen som uppgav stora eller ganska stora problem med trottoarkanter har ökat något, medan problem med trappor har minskat avsevärt från 80 procent till 40 procent. Andelen som angav trappor som ett litet eller inget problem år 1994 var 20 procent jämfört med 61 procent år 2012. Just att minska antalet trappleveranser har varit det huvudsakliga förbättringsarbetet inom branschen. Ett annat förbättringsområde har varit trösklar. Där har andelen som uppgav detta som ett stort eller ganska stort problem minskat med 18 procentenheter från år 1994 till år 2012. Man har också arbetat med få bort leveransställen med låg takhöjd.

Rapporteringen av problem med lutande gator har minskat från 1999 till 2012. År 1999 angav 59 procent att detta var ett stort eller ganska stort problem bland bryggerichaufförerna, medan 38 procent angav detta år 2012. Idag finns det lastbilar där det går att höja och sänka fram- och bakdelen och eldrivna handtruckar finns på bilarna istället för manuella truckar. Då upplevs inte lutningen som ett problem.

På frågan om man tror man kommer arbeta som chaufför om fem år är det inga skillnader i svar mellan de olika åldersgrupperna 30-39 år, 40-49 år eller 50-59 år. Däremot var de fler som inte trodde sig arbeta som chaufför om fem år i gruppen 20-29 år och delgruppen 55-59 år. Inom den yngre åldersgruppen är det sannolikt att man vill söka sig till andra yrken, medan var femte chaufför inom gruppen 55-59 år antagligen inte tror att de kommer orka arbeta fram till ålderspensionen. Detta bekräftas av svaren på frågan om arbetets påverkan på hälsan, där 60 procent i gruppen 55-59 år (högst andel) anser att arbetet har bidragit till sämre hälsa jämfört med 38 procent i gruppen 60-65 år. Detta kan tyda på att många av dem som har fått dålig hälsa slutat i arbetet före ålderspensionen.

Vid jämförelsen mellan avtalsområdena Transport och Handels respektive Livs finns en skillnad mellan svaren på frågan om man tror man kommer arbeta som chaufför om fem år. En större andel inom Livs trodde att man skulle arbeta vidare och sskillnaden var särskilt stor i åldersgruppen 50-59 år. Sextiofem procent angav att de tror att de kommer arbeta kvar som chaufför om fem år inom Livs´ avtalsområde jämfört med 44 procent inom Handels avtalsområde och 49 procent inom Transports avtalsområde.

Eftersom det fortfarande finns stora arbetsmiljöproblem i branschen krävs det gemensamma satsningar för att komma tillrätta med de omgivningsfaktorer som riskerar att generera ohälsa bland chaufförerna. Främst gäller det lossningsförhållandena och leveransvägar hos kunderna samt ökad stress. Trafikförhållandena är inte påverkbara, men det borde finnas större anpassningsmöjligheter i planeringen, t.ex. att ta hänsyn till rusningstrafiken när tidspassningar bestäms. Satsningar där anställda, ledning och experter arbetar tillsammans för att finna lösningar och arbetsmiljö-förbättringar i fysisk arbetsmiljö och arbetsorganisation har tidigare visats vara de som ger bäst resultat (46).

Det välfungerande arbetsmiljöarbete som bryggerinäringen byggt upp på branschnivå borde även kunna gå att utveckla inom distributionsbranschen och inom dagligvaruhandeln. Arbetsgivarna inom bryggeribranschen har en modell som kan överföras till andra branscher. Gemensamma arbetsmiljöproblem som är möjliga att åtgärda inom hela distributionssektorn skulle även kunna organiseras i samverkansform.

Arbetsgivare och fackförening kan även samarbeta kring beställningar till företagshälsovården, t ex för att undersöka belastningar (t.ex. KIM-metoden, 47, 48) för en grupp eller individ.

Sammanfattningsvis finns det många som trivs och har det bra i sitt arbete som distributionsförare, medan andra upplever problem. Det finns många bakomliggande faktorer som inte har kunnat belysas i denna rapport, men som säkert är kända inom branschen. Vår förhoppning är att denna rapport blir ett bidrag till en gemensam diskussion inom branschen och inom respektive avtalsområde. Utifrån detta kan åtgärder initieras inom branschen för att förbättra arbetsmiljön och arbetsförhållandena. Bryggeribranschen har visat att aktiva åtgärder har effekt och att stora förändringar har skett över tid på grund av dessa. På sikt bör alla branscher erbjuda arbetsförhållanden som innebär att flertalet arbetstagare orkar arbeta fram till pensionen. Hur hållbara arbetsvillkoren är inom distributionsbranschen är ett område som bör undersökas vidare.

Referenslista

1. Reiman A, Pekkala J, Väyrynen S, Putkonen A, Forsman M (2013) Participatory Video-assisted Evaluation of Truck Drivers' Work outside the Cab – Local Deliveries in two Transportation Companies. *Journal of Occupational Safety and Ergonomics*. In press.
2. Krause N, Rugulies R, Ragland D, Syme S (2004). Physical workload, ergonomic problems, and incidence of low back injury: A 7.5-year prospective study of San Francisco transit operators. *American Journal of Industrial Medicine* Volume 46, Issue 6, pp 570–585.
3. Joling CI, Blatter BM, Ybema JF, Boners PM (2008). Can favorable psychosocial work conditions and high work dedication protect against the occurrence of work-related musculoskeletal disorders? *Scandinavian Journal of Work Environment and Health*, 34 (5), pp 345-355.
4. Bongers PM, Ijmker S, Heuvel S van den, Blatter BM (2006) Epidemiology of work related neck and upper limb problems: psychosocial and personal risk factors and effective interventions from a bio behavioural perspective (Part 2). *Journal of Occupational Rehabilitation* 16 (3), pp 272-95.
5. Arbetsmiljöverket (2012)
http://www.av.se/statistik/officiellt/arbetsorsakade_besvar_2012.aspx
6. Arbetsmiljöverket (2010)
http://www.av.se/dokument/statistik/officiell_stat/ARBMIL2009.pdf
7. Prevent (2008) Stress i arbetslivet. Bok.
<http://www.prevent.se/sv/Webbshop/Amnen/Gruppering-1/Arbetsorganisation/>
8. Arbetarskyddstyrelsens föreskrifter (AFS, 1982:03) Ensamarbete. Arbetsmiljöverket.
9. Karasek R & Theorell T (1990). *Healthy work. Stress, productivity and the reconstruction of working life*. New York: Basic Books.
10. Aronsson G, Berglind H (red.) (1990) *Handling och handlingsutrymme*, Lund, Studentlitteratur.
11. Ellström, P-E (1992) *Kompetens, utbildning och lärande i arbetslivet*. Stockholm: Publica.
12. Lundberg U (2003) Brist på vila och återhämtning större problem än arbetsbelastning. I: *Läkartidningen*, nr 21, 2003.
13. Arbetsmiljöverket (2010) *Arbetsmiljön 2010. Arbetsmiljöstatistik. Rapport*.
14. Nyman T (2008) *Low Back and Neck-Shoulder Pain*. Avhandling. Karolinska Institutet.
15. SBU (2012) Höga krav i arbetet ökar risken för nackbesvär. – Statens beredning för medicinsk utvärdering. Rapport nr 210.
16. Thorén K, Albin M, Järvholm B (red.) (2012) *Systematiska kunskapsöversikter; Exponering för helkroppsvibrationer och uppkomst av ländryggssjuklighet*. *Arbete & hälsa* 46(2). Göteborgs universitet.
17. Arbetarskyddstyrelsens föreskrifter (AFS 2012:2). *Belastningsergonomi*. Arbetsmiljöverket.
18. Reiman A, Putkonen A (2012) Ergonomics development needs in truck body design – from video analyses to solution proposals. *Int. J. of Human Factors and Ergonomics* 1(1) pp. 58-73.
19. Kaila-Kangas L, Miranda H, Takala E-P, Leino-Arjas P, Karppinen J, Viikari-Juntura E, et al. The Role of Past and Current Strenuous Physical Work in the Association Between Professional Car Driving and Chronic Low-Back Syndromes, A Population-Based Study. *SPINE* 36(11) ppE734–E740.
20. Li KW, Chang, C-C, Chang W-R (2008) Slipping of the foot on the floor when pulling a pallet truck. *Applied Ergonomics*. 39(6) pp. 812–819.
21. Shibuya H, Cleal B, Kines P (2010) Hazard scenarios of truck drivers' occupational accidents on and around trucks during loading and unloading. *Accident Analysis and Prevention*, Vol. 42, No. 1, pp.19–29.

22. Målqvist I (2003). Hållbar förändring – systematiskt arbetsmiljöarbete på branschnivå. Centrum för arbets- och miljömedicin (f d Yrkesmedicin). Rapport 2003:2.
<http://www.folkhalsoguiden.se/Rapport.aspx?id=1083>
23. Målqvist I (2005). Ledning för hållbar förändring. Utveckling, rationalisering och arbetshälsa – går det att förena? Centrum för arbets- och miljömedicin (f d Yrkesmedicin). Rapport 2005:4.
<http://www.folkhalsoguiden.se/Rapport.aspx?id=1505&cid=0&soitems=&searchtext=&saitem=4&ptitems=69>
24. Arbetsmiljöverket. Samordningsansvaret för arbetsmiljön.
http://www.av.se/dokument/publikationer/adi/adi_203.pdf
25. Arbetsmiljöverket. Varumottag, lager och distribution.
http://www.av.se/dokument/publikationer/adi/adi_514.pdf
26. Trimpop R (2003) A new communication on human behaviour - How do "ideas propagators" work to achieve this task? European Conference of Ministers of Transport: Safe and Sustainable Transport - A Matter of Quality Assurance, Paris, France: OECD Publications Service, pp.67-79.
27. Braver ER, Preusser CW, Preusser DF, Baum HM, Beilock R, Ulmer RG (1992) Long hours and fatigue: a survey of tractor-trailer drivers, *Journal of Public Health Policy*. 13(3) pp. 341-366.
28. Arbetarskyddsstyrelsens föreskrifter (AFS 1998:1). Modell för bedömning för lyft. Arbetsmiljöverket.
29. Parkinson M, Reed M, Kokkolaras M, Papalambros P (2007) Optimizing truck cab layout for driver accommodation', *Journal of Mechanical Design*. 129(11) pp.1110–1117.
30. Patenaude S, Marchand D, Samperi S, Belangav, M (2001) The effect of the descent technique and truck cabin layout on the landing impact forces. *Applied Ergonomics*. 32(6) pp. 573-582.
31. Målqvist I, Parmasund M (2008). Partnership for sustainable work environment development. I: Partnership – As a Strategy for Social Innovation and Sustainable Change. (eds. Svensson L & Nilsson B). Stockholm: Santérus förlag.
32. Parmasund M. (2006). Att organisera för hållbar utveckling. Centrum för arbets- och miljömedicin, rapport 2006:4.
<http://www.folkhalsoguiden.se/Rapport.aspx?id=1730&cid=0&soitems=&searchtext=&saitem=4&ptitems=69>
33. Gyi D, Sang K, Haslam C (2013). Participatory ergonomics: co-developing interventions to reduce the risk of musculoskeletal symptoms in business drivers. *Ergonomics*. 56(1) pp 45-58.
34. Brunberg H, Byström K, Målqvist I (1998) Att förbättra distributionsföretars arbetsmiljö. Samverkan mellan chaufförer och chefer på fyra transportföretag. Centrum för arbets- och miljömedicin (f d Yrkesmedicin). Rapport 1998:4.
35. Kärmeniemi P, Miilunpalo P, Olkkonen S, Saarni H (2010) Liikenne ja logistiikka [Transportation and logistics]. In: Kauppinen T, Hanhela R, Kandolin I, Karjalainen A, Kasvio A, Perkiö-Mäkelä M, Priha E, Toikkanen J, Viluksela M (eds.), *Työ ja terveys Suomessa 2009* [Work and Health in Finland 2009], Finnish Institute of Occupational Health, Sastamala, Finland: Vammalan Kirjapaino Oy, pp. 214-219.
36. Arbetsmiljörapport (1991) Om samband mellan riskfaktorer och ohälsa i Stockholms läns arbetsliv. Yrkemedicinska kliniken, Karolinska sjukhuset, Stockholms läns landsting.
37. Arbetshälsorapport (1995) Om samband mellan arbetsvillkor och ohälsa i Stockholms län. Yrkesmedicinska enheten, Nordvästra sjukvårdsområdet, Stockholms läns landsting.
38. Arbetshälsorapport (1999) Om samband mellan arbetsvillkor och ohälsa i Stockholms län. Yrkesmedicin inom Samhällsmedicin, Stockholms läns landsting.
39. Arbetshälsorapport (2001) Om samband mellan arbetsvillkor och ohälsa i Stockholms län. Arbets- och miljömedicin, Stockholms läns landsting.

40. Arbetshälsorapport (2004) Om samband mellan arbetsvillkor och ohälsa i Stockholms län. Arbets- och miljömedicin, Stockholms läns landsting.
41. Arbetsmiljöverket (2012) Belastningsergonomiska studier utifrån ett produktions- och systemperspektiv – interventioner, verksamhetseffekter och konsekvenser. Rapport 2012:1.
42. Arbetsmiljöverket (2007) Hur påverkas våra muskler vid stress - om sambandet mellan fysisk belastning och psykisk påfrestning? Bok. <http://www.av.se/publikationer/bocker/h430.aspx>
43. Hansson T, Westerholm P (2001) Arbete och besvär i rörelseorganen. En vetenskaplig värdering av frågor om samband. Arbete & Hälsa 2001:12. Göteborgs universitet.
44. Toomingas A, Mathiassen SE, Wigaeus Tornqvist E (redaktörer) (2008) Arbetlivsfysiologi. 1. uppl. Lund :Studentlitteratur
45. Brunnberg H, Byström K, Målvqvist I (1998) Flyt – Så kan man göra jobbet på ett distributionsföretag roligare, effektivare och mer hälsosamt. Centrum för arbets- och miljömedicin (f d Yrkesmedicin), Stockholms läns landsting.
46. Westgaard RH, Winkel J (2011) Occupational musculoskeletal and mental health: Significance of rationalization and opportunities to create sustainable production systems - A systematic review. Applied Ergonomics, 42 pp. 261 – 296
47. Arbetsmiljöverkets hemsida: www.av.se/dokument/publikationer/adi/adi_627.pdf
48. Arbetsmiljöverkets hemsida: www.av.se/dokument/publikationer/adi/adi_668.pdf

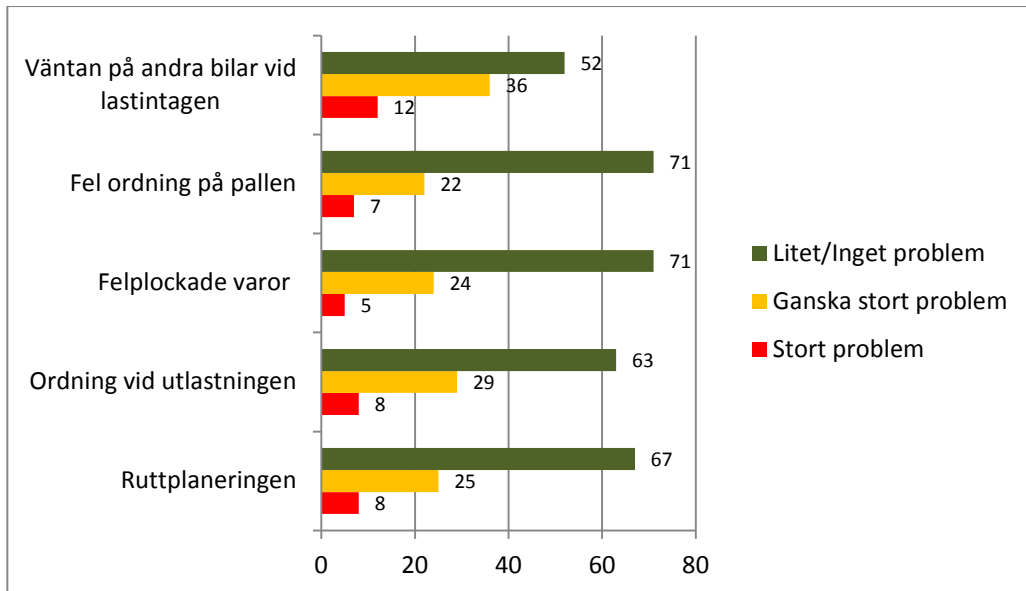
Bilaga 1

I figurerna går det att utläsa vilka områden som distributionsförarna angav att det finns få/inga problem och där det finns stora eller ganska stora problem. Vissa figurer redovisar resultat med andra svarsalternativ såsom ”ökat, som förut, minskat, ”ja, kanske, nej” eller ”mycket bra, bra, inte så bra, inte alls bra”. Vissa resultat är redovisade utifrån åldersintervall. Åldersintervallen kan se olika ut på grund av att det behöver vara ett visst antal svarande inom varje intervall för att minska risken att svarsfördelningen beror på slumpen.

Resultat för samtliga distributionsförare

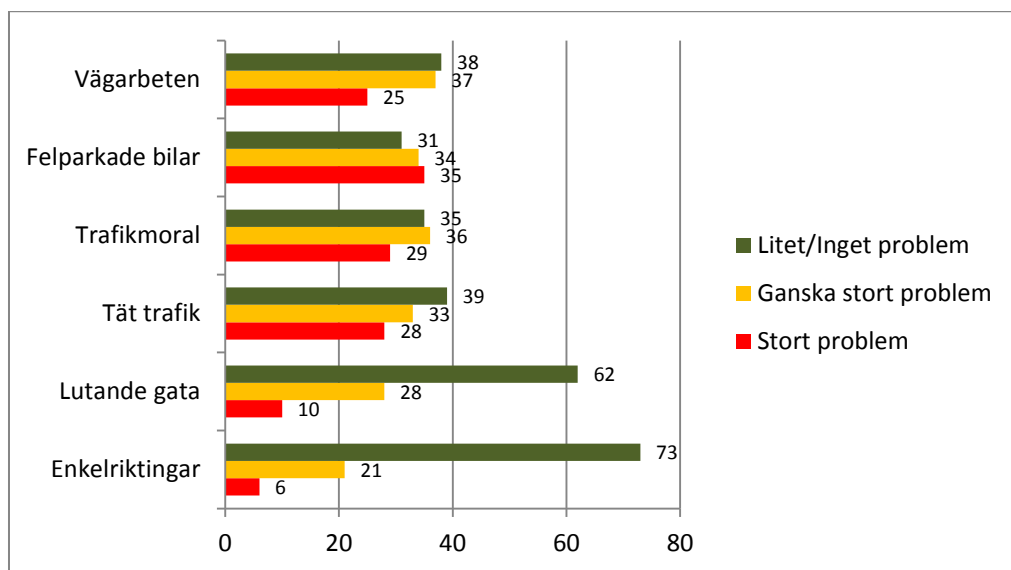
Nedan presenteras svarsresultat för samtliga svarande. Hela frågeformuläret finns i bilaga 2.

Interna förhållanden



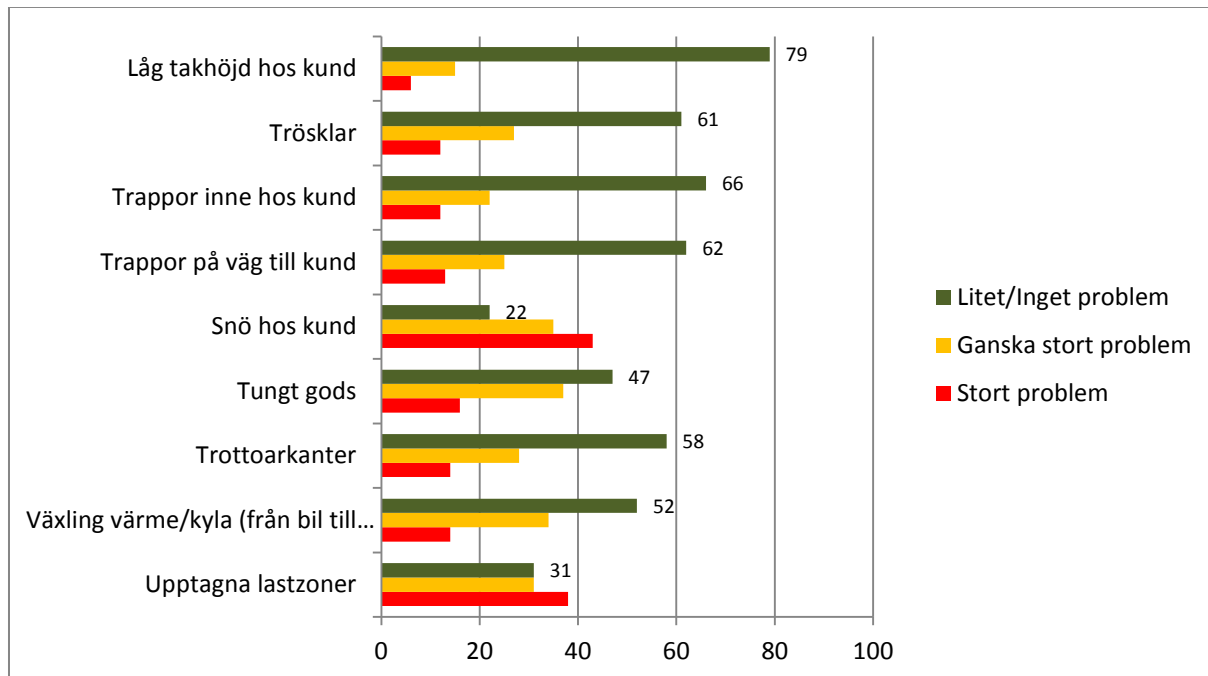
Figur 1. Andel svarande (%) som angav i vilken utsträckning interna förhållanden är problem i arbetet

Trafikförhållanden



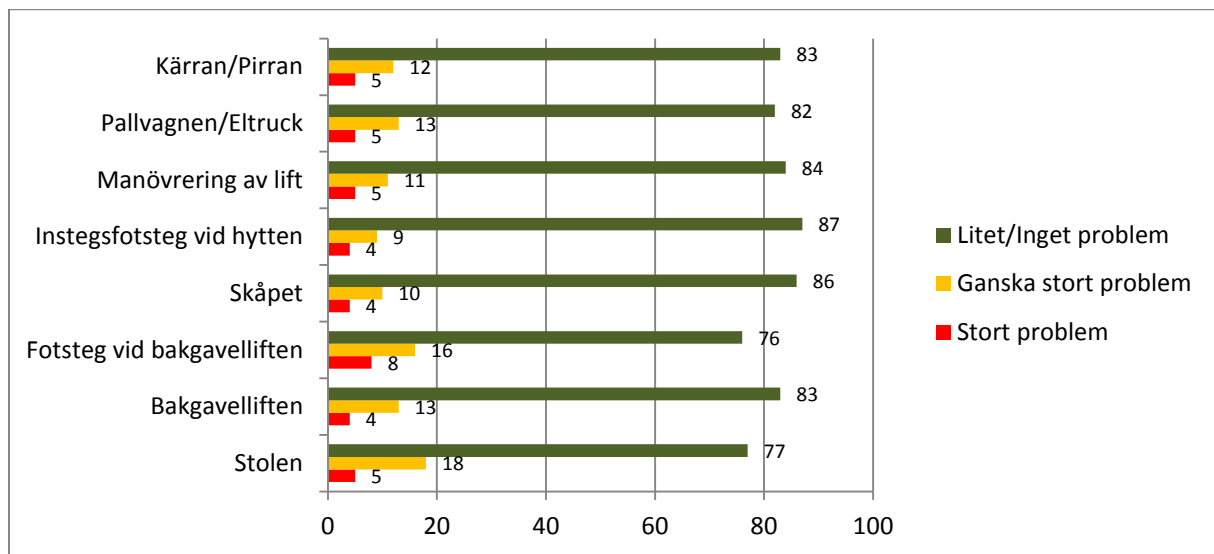
Figur 2. Andel svarande (%) som angav i vilken utsträckning trafikförhållanden är problem i arbetet.

Förhållanden hos kund



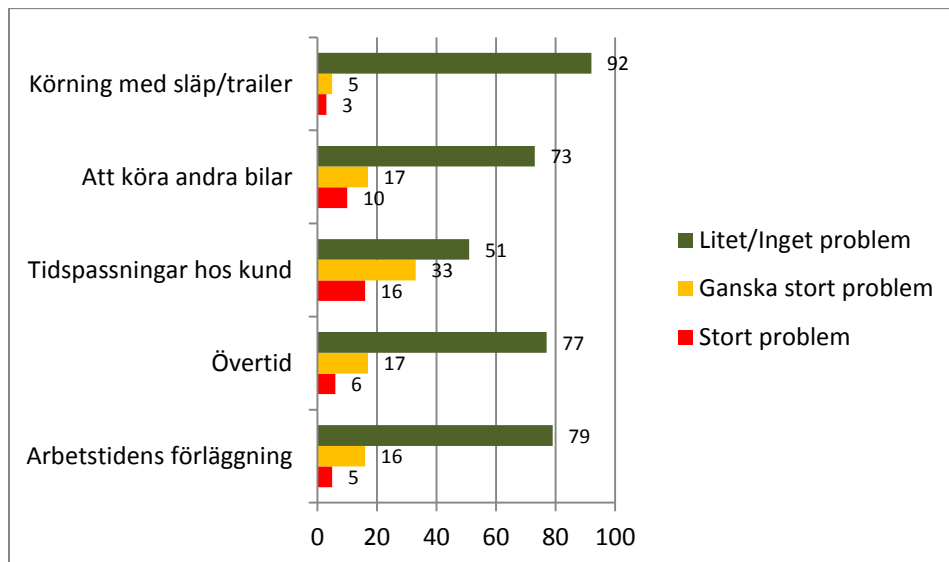
Figur 3. Andel svarande (%) som angav i vilken utsträckning faktorer hos kund är problem i arbetet.

Funktion hos arbetsredskapen (inkl lastbilen)

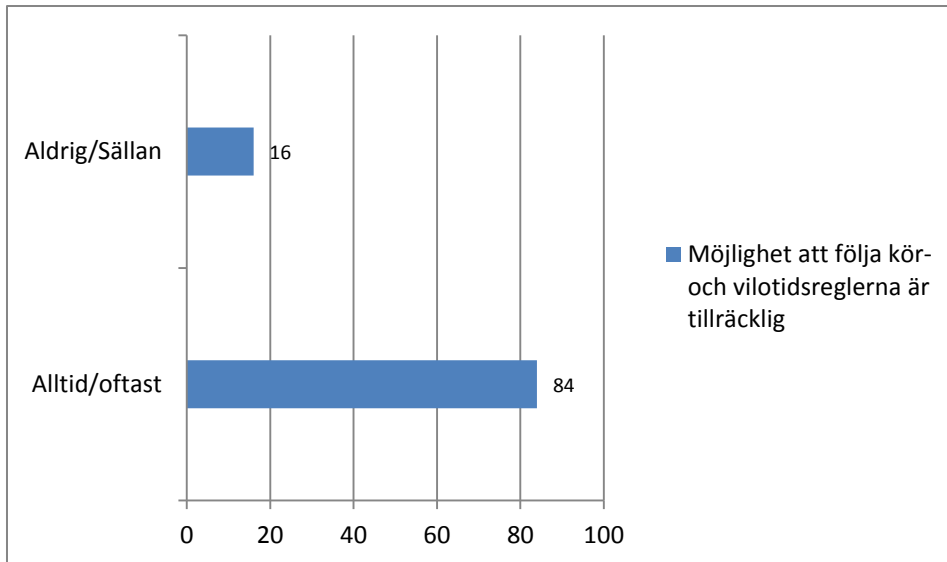


Figur 4. Andel svarande (%) som angav i vilken utsträckning funktionen hos olika arbetsredskap är problem i arbetet.

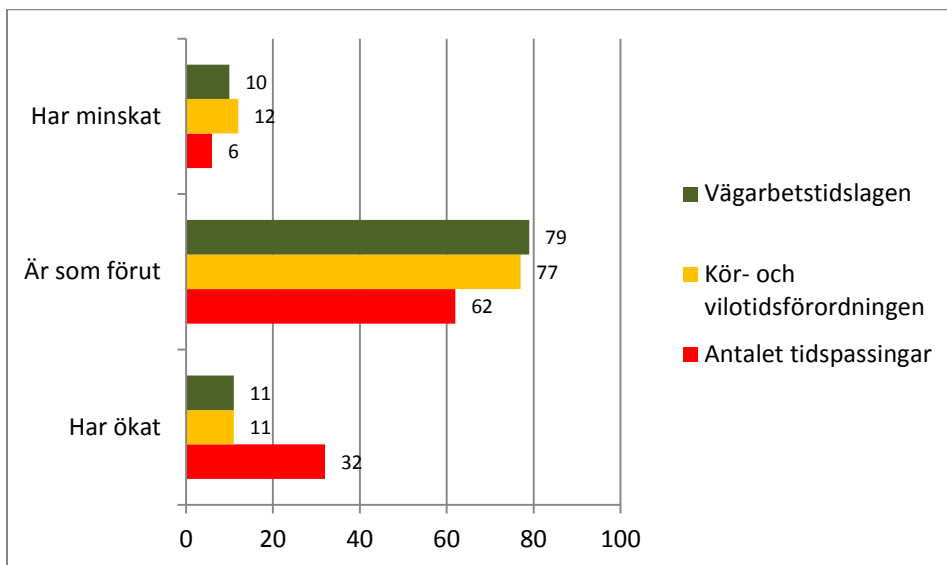
Egenkontroll



Figur 5. Andel svarande (%) som angav i vilken utsträckning faktorer som påverkar egenkontrollen är problem i arbetet.

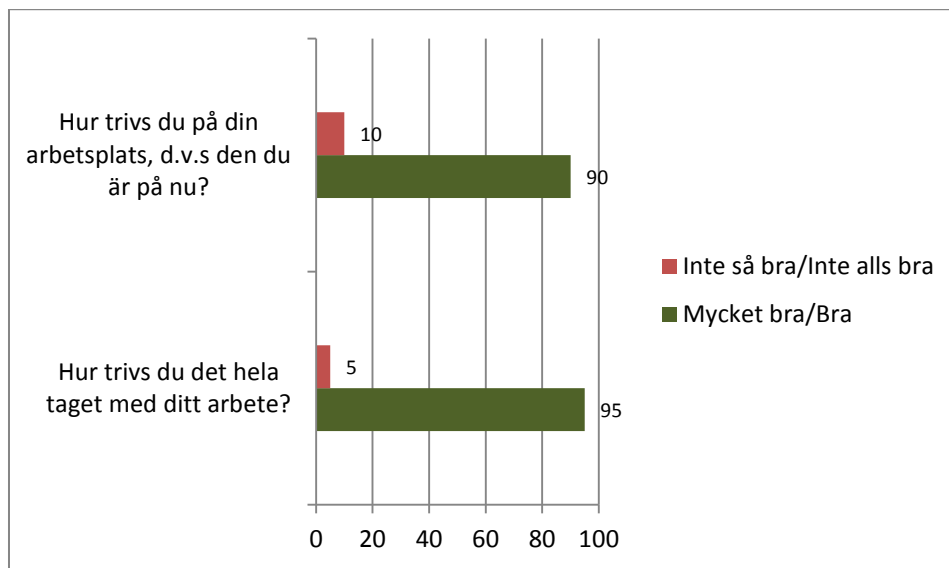


Figur 6. Andel svarande (%) som angav i vilken utsträckning möjligheten att följa kör- och vilotidsreglerna är tillräcklig.

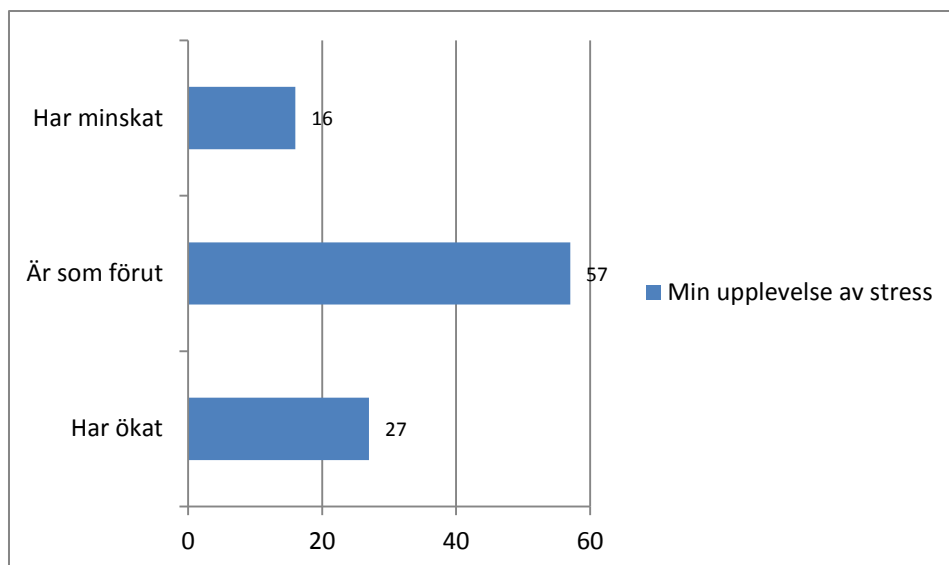


Figur 7. Andel (%) svarande som angav i vilken utsträckning möjligheten att följa vägarbetstidslagen och kör- och vilotidsförordningen har förändrats de senaste tolv månaderna samt om antalet tidspassingar förändrats de senaste tolv månaderna.

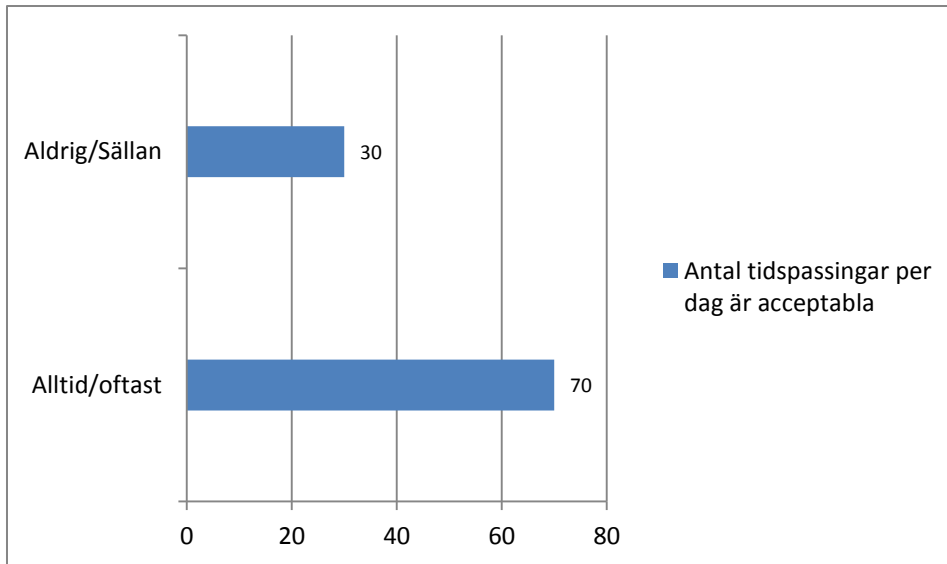
Välbefinnande



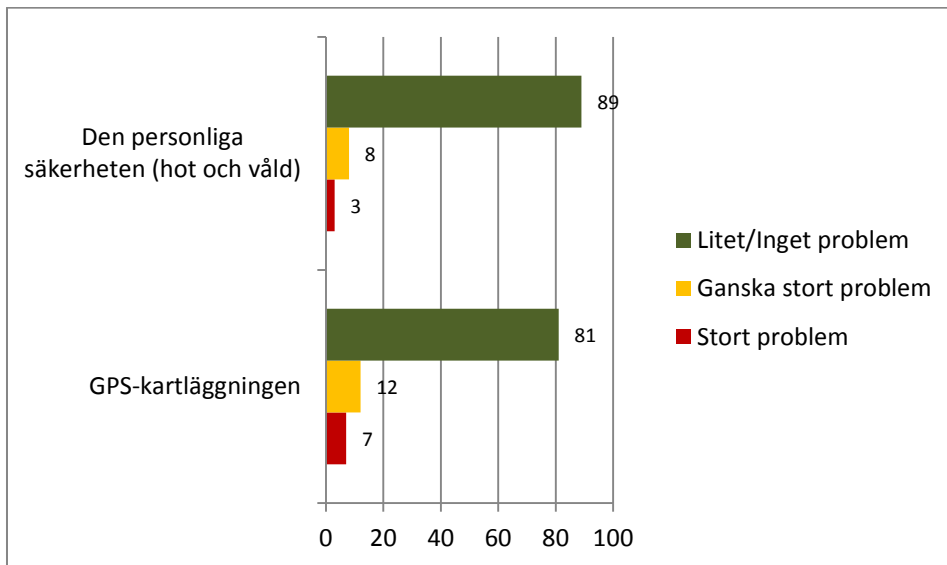
Figur 8. Andelar (%) som angav grad av trivsel på arbetsplatsen och på arbetet.



Figur 9. Andel svarande (%) som angav i vilken utsträckning man upplever stress på arbetet, i jämförelse med hur det var för 12 månader sedan.

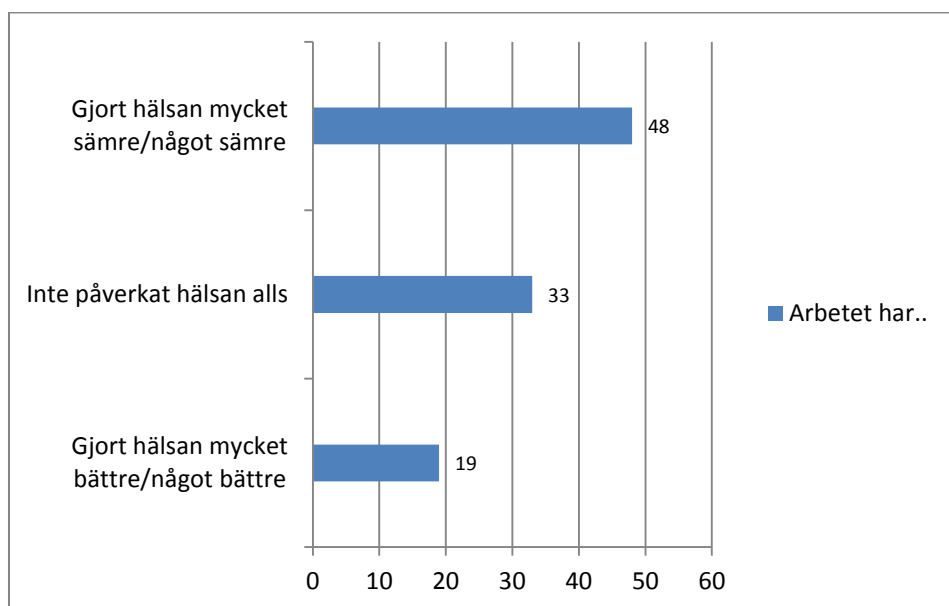


Figur 10. Andel svarande (%) som angav i vilken utsträckning antal tidspassningar per dag är acceptabla.



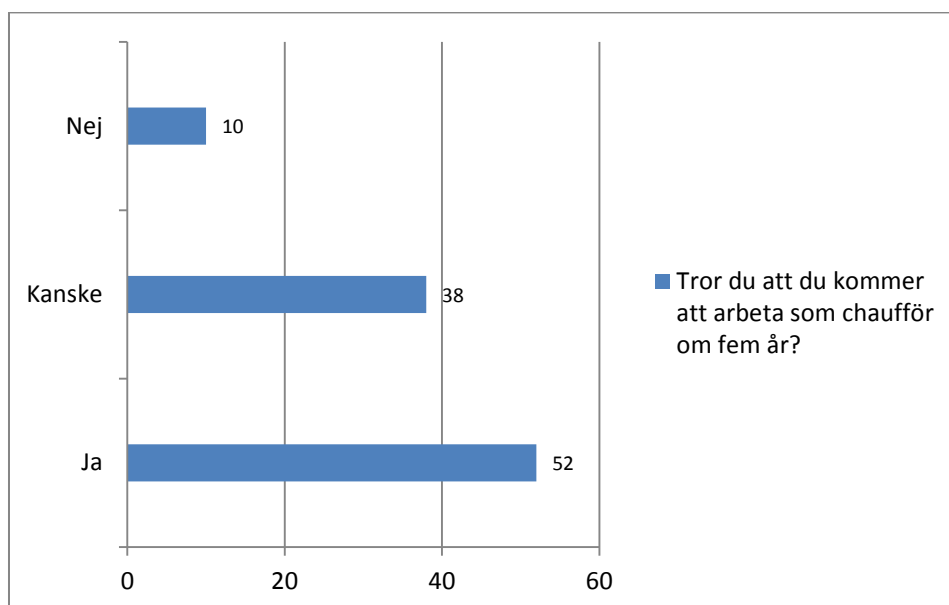
Figur 11. Andel svarande (%) som angav i vilken utsträckning hot och våld samt GPS-kartläggningen är problem i arbetet.

Arbetsrelaterad hälsa



Figur 12. Andel svarande (%) som angav i vilken utsträckning arbetet har påverkat hälsan.

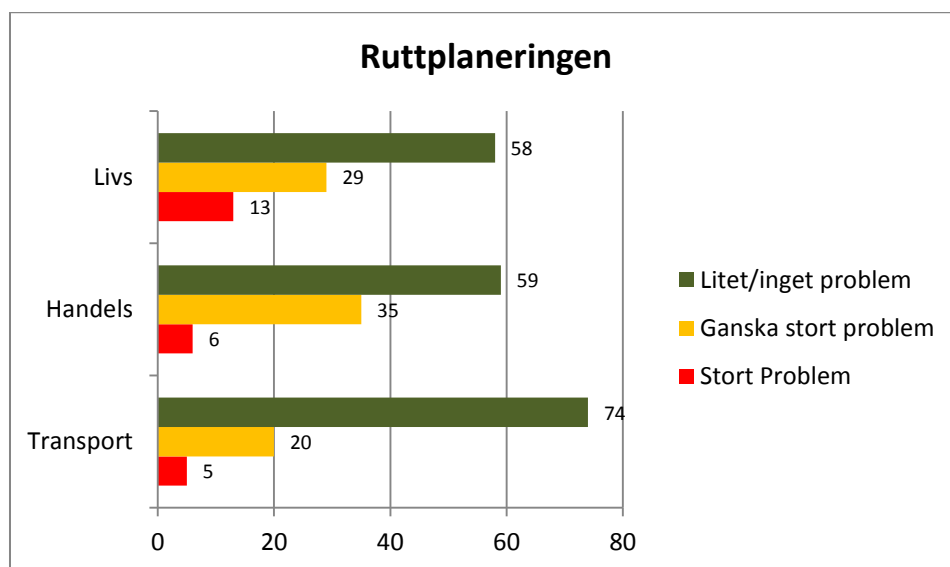
Fortsättning i yrket



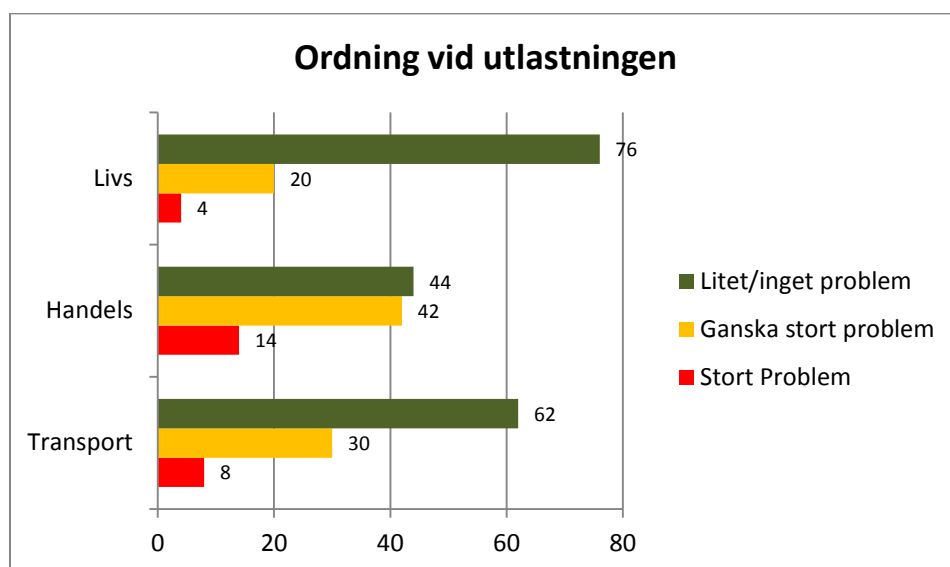
Figur 13. Andel svarande (%) som angav om man tror man kommer arbeta som chaufför om fem år (svarande som är 60 år eller äldre är borttagna).

Skillnader i svar mellan Transports, Handels och Livs distributionsförare

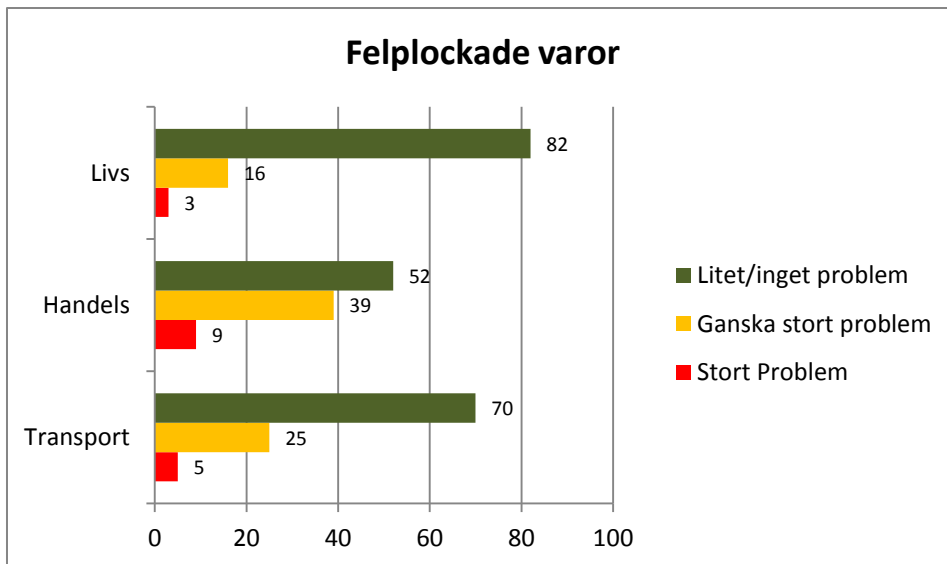
Här redovisas resultaten av de frågor där skillnader mellan högsta och lägsta problemsvarsandelarna mellan Transport, Handels och Livs avtalsområden är minst 15 procentenheter, som t.ex. för Ruttplanering (Figur 14 nedan), där 42% i Livs' och 25% i Transport (17% skillnad) rapporterade problem. Vid har valt nivån 15% eftersom vi hade för avsikt dels att tydliggöra större skillnader, men också att begränsa rapportens omfång.



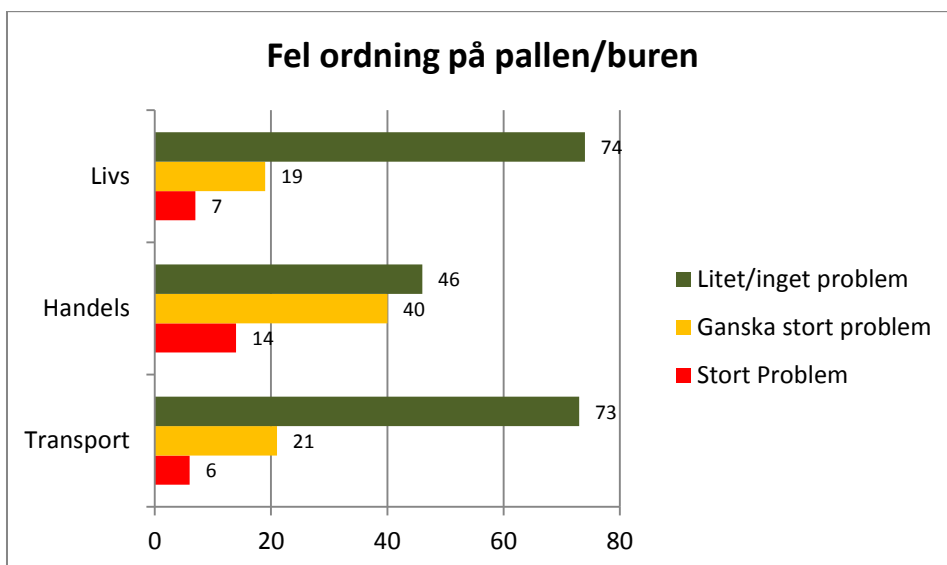
Figur 14. Andel svarande (%) som angav i vilken utsträckning ruttplaneringen är problem i arbetet. En lägre andel inom Transport anser att ruttplaneringen är ett stort eller ganska stort problem (25% jämfört med 41% respektive 42%).



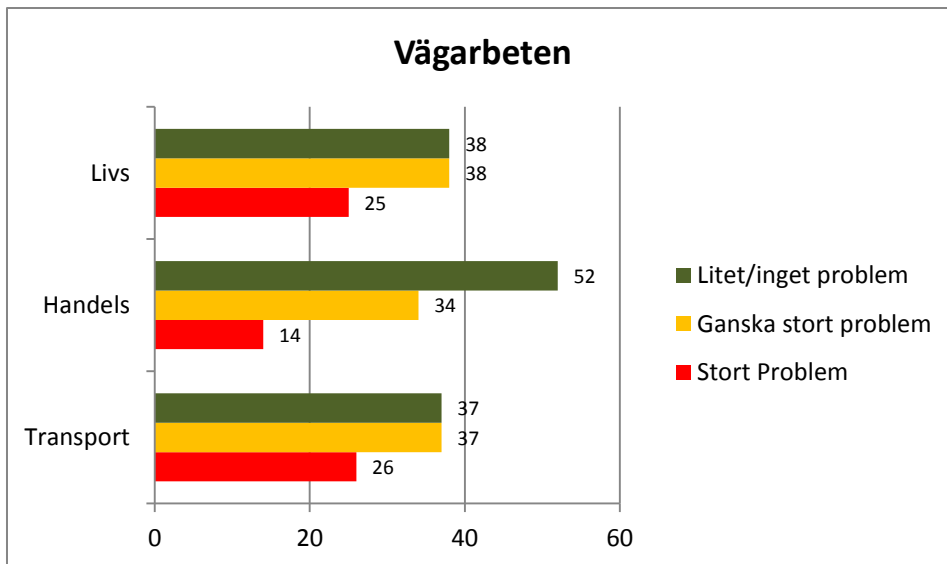
Figur 15. Andel svarande (%) som angav i vilken utsträckning ordningen vid utlastningen är problem i arbetet. En högre andel inom Handels anser att ordningen vid utlastningen är ett stort eller ganska stort problem än inom Transport respektive Livs (56% jämfört med 38% och 24%).



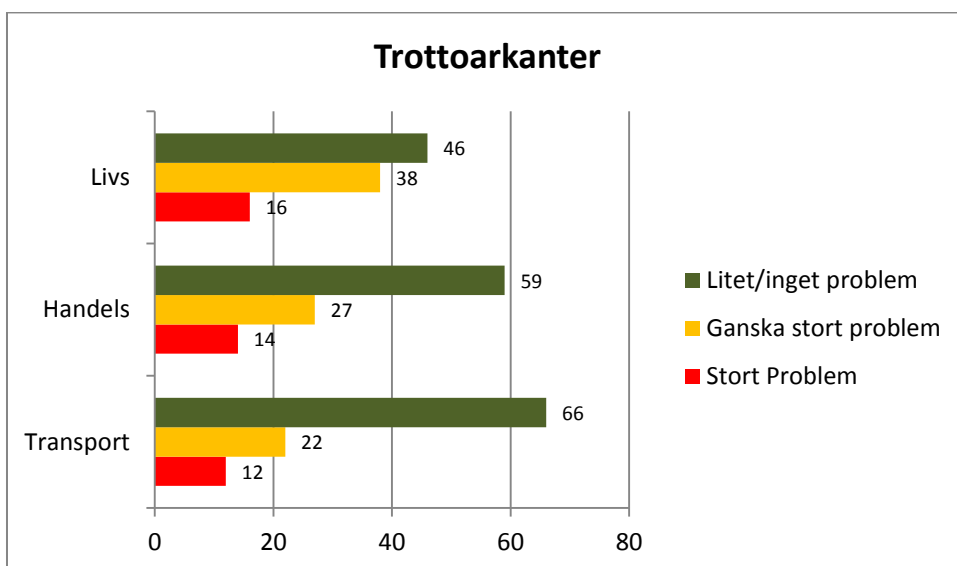
Figur 16. Andel svarande (%) som angav i vilken utsträckning felplockade varor är problem i arbetet. En högre andel inom Handels anser att felplockade varor är ett stort eller ganska stort problem än inom Transport respektive Livs (48% jämfört med 30% och 19%).



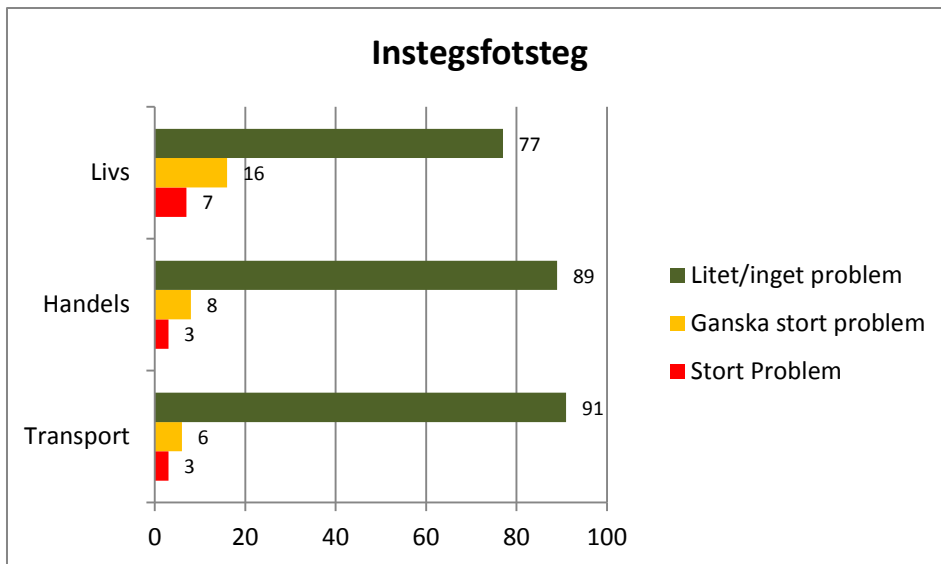
Figur 17. Andel svarande (%) som angav i vilken utsträckning fel ordning på pallen/buren är problem i arbetet. En högre andel inom Handels anser att fel ordning på pallen/buren är ett stort eller ganska stort problem jämfört med Transport respektive Livs (54% jämfört med 27% och 26%).



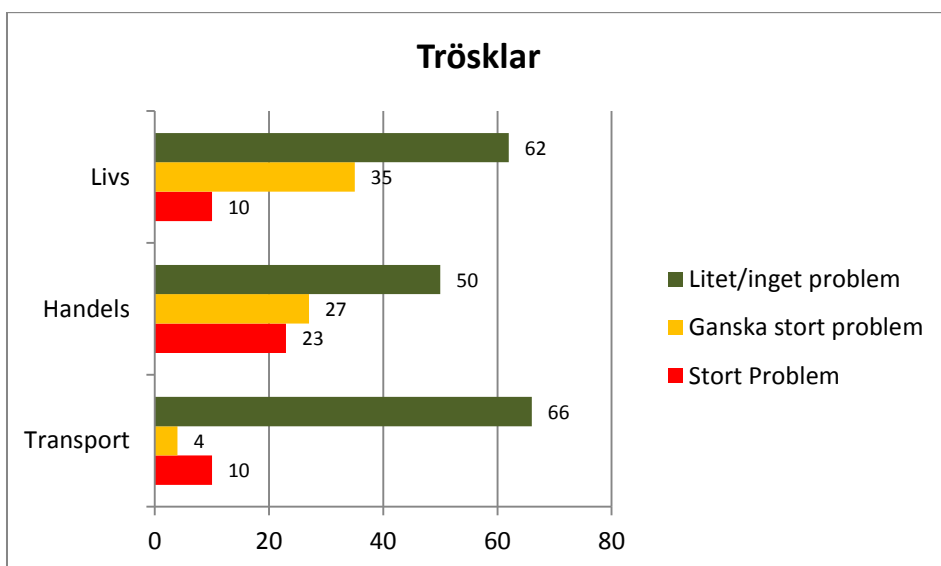
Figur 18. Andel svarande (%) som angav i vilken utsträckning vägarbeten är problem i arbetet. En lägre andel inom Handels anser att vägarbeten är stort eller ganska stort problem än inom Transport och Livs (48% jämfört med 63% för båda).



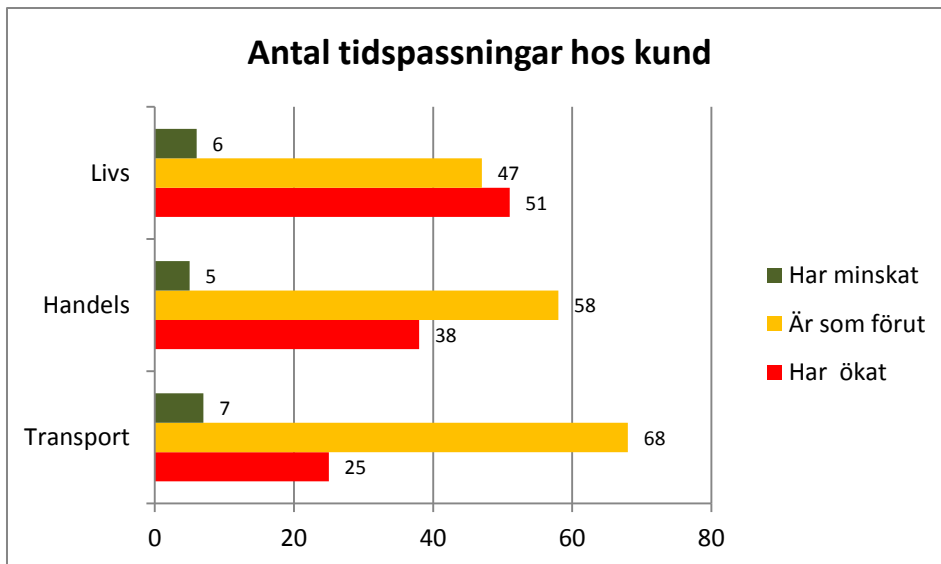
Figur 19. Andel svarande (%) som angav i vilken utsträckning trottoarkanter är problem i arbetet. En högre andel inom Livs anser att trottoarkanter är ett stort eller ganska stort problem än inom Transport och Livs (54% jämfört med 34% och 41%).



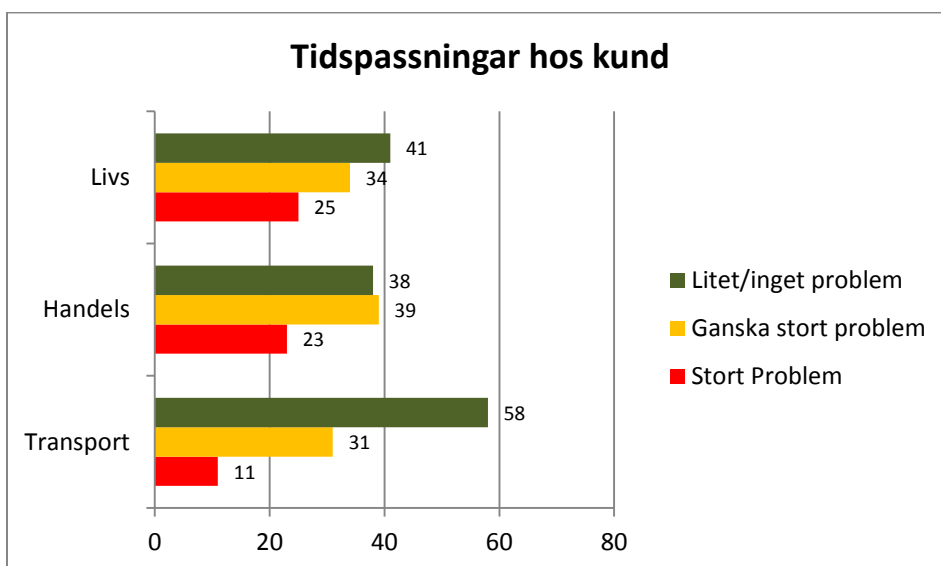
Figur 20. Andel svarande (%) som angav i vilken utsträckning instegsfotsteg är problem i arbetet. En högre andel inom Livs anser att instegsfotsteget är ett stort eller ganska stort problem än inom Transport respektive Handels (23% jämfört med 9% respektive 11%).



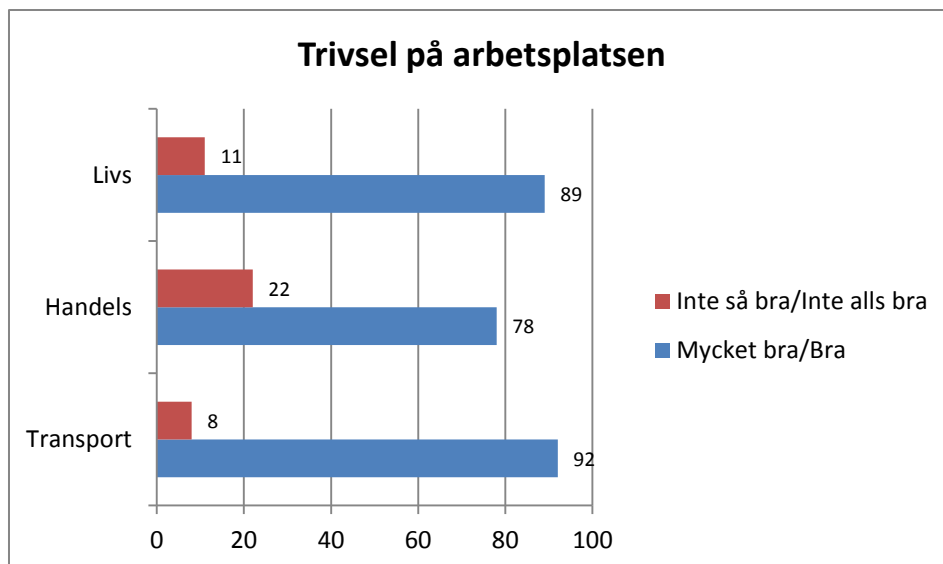
Figur 21. Andel svarande (%) som angav i vilken utsträckning trösklar är problem i arbetet. En lägre andel inom Transport angav att trösklar är ett stort eller ganska stort problem än inom Handels respektive Livs (14% jämfört med 50% och 45%).



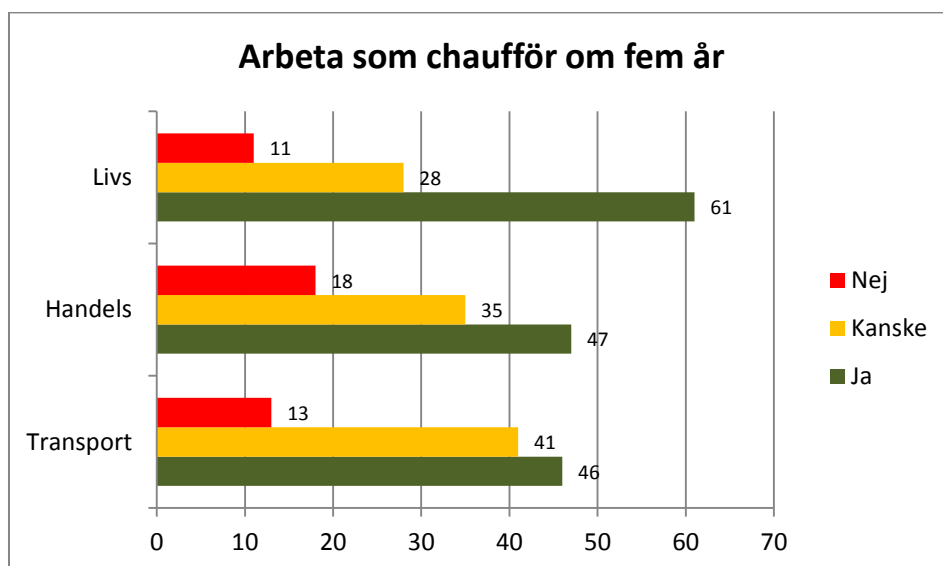
Figur 22. Andel svarande (%) som angav i vilken utsträckning antal tidspassningar har minskat, är som förut eller har ökat de senaste 12 månaderna. En högre andel inom Livs anser att antal tidspassningar har ökat (51% jämfört med 38% respektive 25%).



Figur 23. Andel svarande (%) som angav i vilken utsträckning tidspassningar hos kund är problem i arbetet. En lägre andel inom Transport anser att tidspassningar hos kunder är ett stort eller ganska stort problem i arbetet jämfört med Handels respektive Livs (42% jämfört med 62% och 59%).



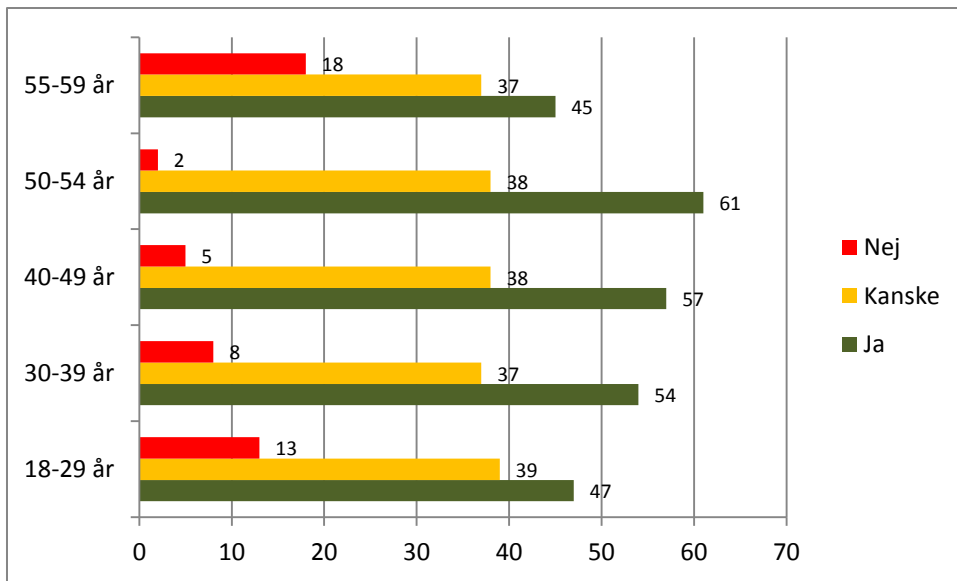
Figur 24. Andel svarande (%) som angav grad av trivsel på arbetsplatsen inom de tre verksamhetsområdena. En lägre andel angav att de trivs mycket bra respektive bra inom Handels än inom Transport respektive Livs (78% jämfört med 92% och 89%).



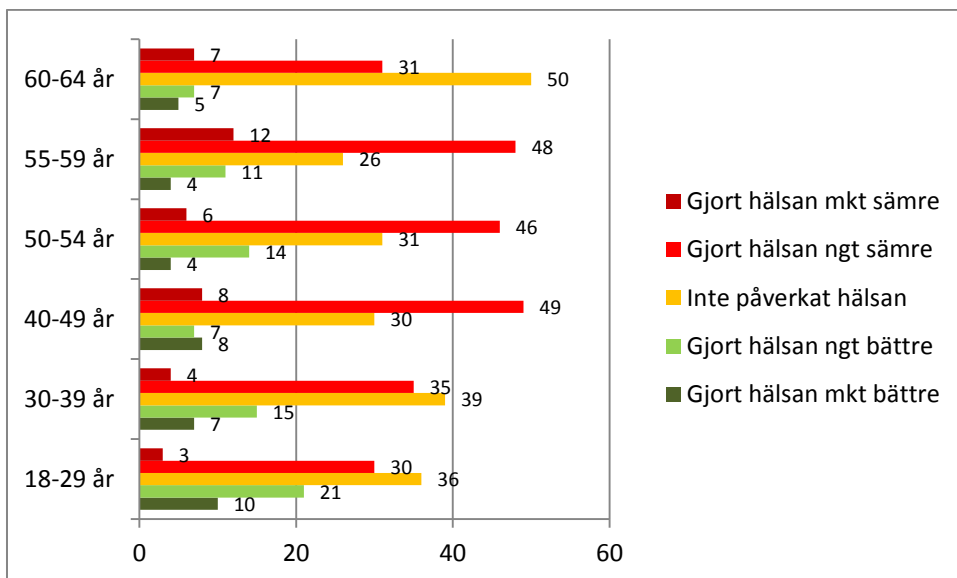
Figur 25. Andel svarande (%) som angav i vilken utsträckning man tror sig arbeta som chaufför om fem år. En högre andel inom Livs angav att de tror de kommer arbeta kvar som chaufför om fem år än inom Transport respektive Handels (61% jämfört med 46% och 47%).

Skillnader mellan åldersgrupper

På frågan om man kommer arbeta som chaufför om fem år svarar en stor andel inom åldersgruppen 60-64 år nej av skälet att de då vid den tiden har uppnått pensionsålder. Därför är dess staplar inte medtagna i figur 26. Av övriga var den yngsta åldersgruppen var mest tveksamma till fortsatt arbete. Men då vi delade åldersgruppen 50-59 år i intervallen 50-54 år och 55-59 år framkom att de som ingick i det senare intervallet var mest tveksamma.



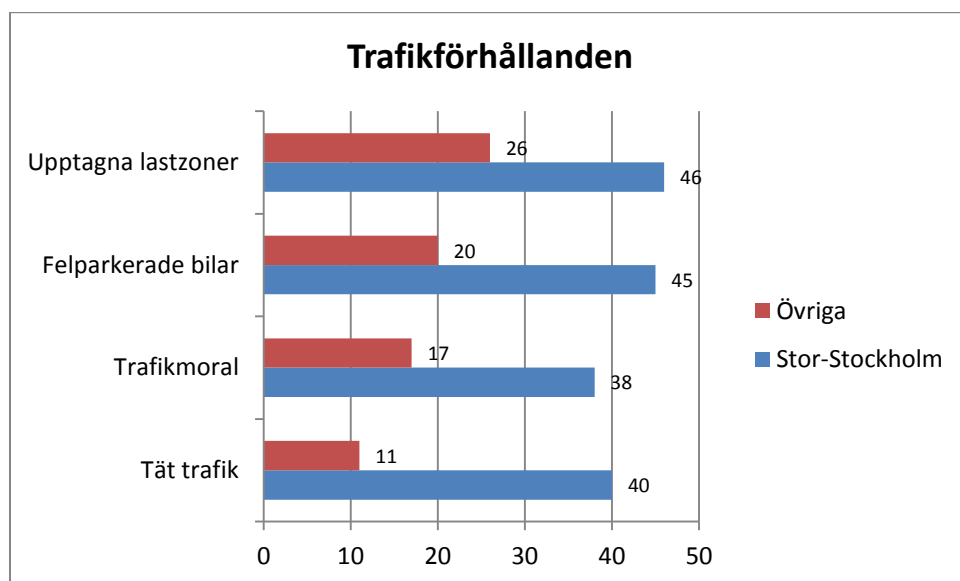
Figur 26. Andel svarande (%) i olika åldersintervall som angav ifall de trodde att de kommer arbeta kvar som chaufför om fem år, med det tillagda del-intervallet 55-59 år (överst).



Figur 27. Andel svarande (%) i olika åldersintervall som angav ifall arbetet påverkat hälsan.

Skillnader mellan chaufförer i Stor-Stockholm och övriga chaufförer

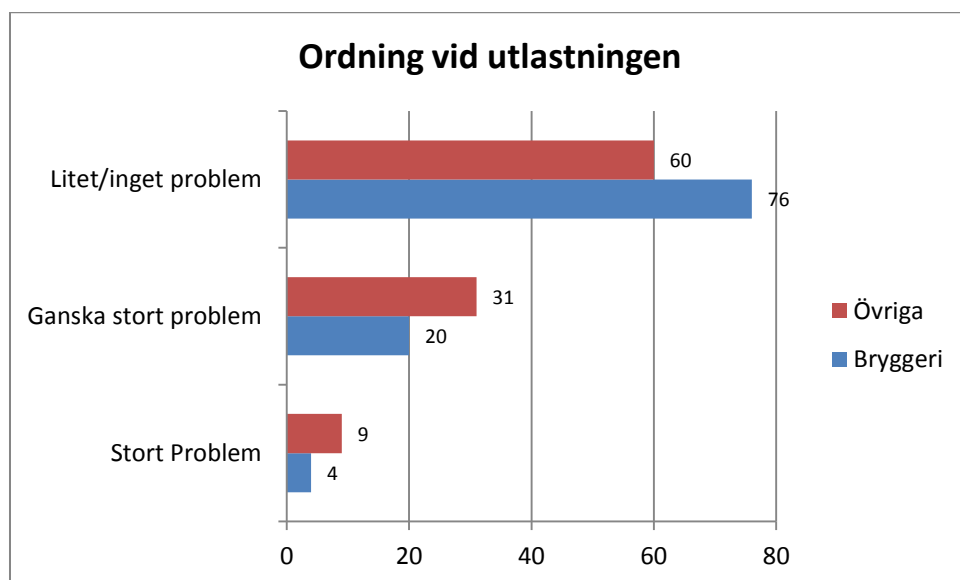
Nedan följer resultat från chaufförer verksamma inom Stor- Stockholm och övriga svarande där svaret "Stort problem" skiljde sig åt 15 procentenheter eller mer.



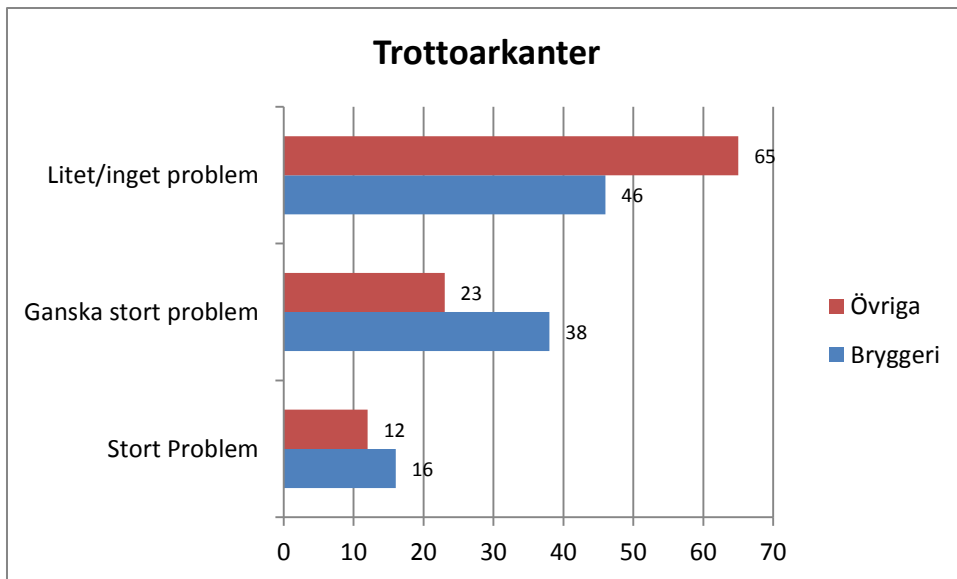
Figur 28. Andel svarande (%) som angav upptagna lastzoner, felparkerade bilar, trafikmoral och tät trafik som ett stort problem i Stor-Stockholm respektive i övriga delar av landet

Skillnader mellan bryggerichaufförer och övriga chaufförer

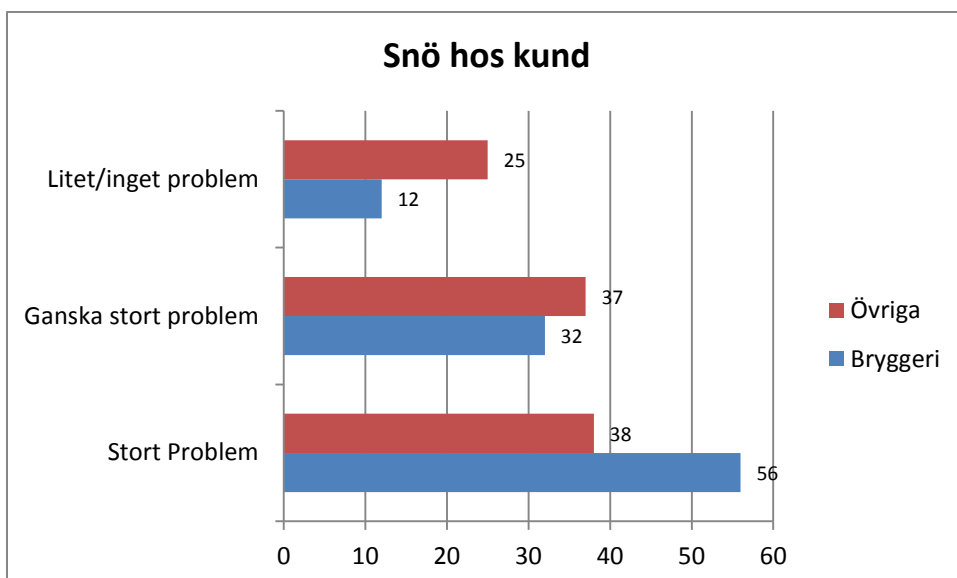
Bryggerichaufförernas svarsresultat redovisas separat där det finns skillnader mellan deras svar och svar från övriga chaufförer med 15 procentenheter eller mer.



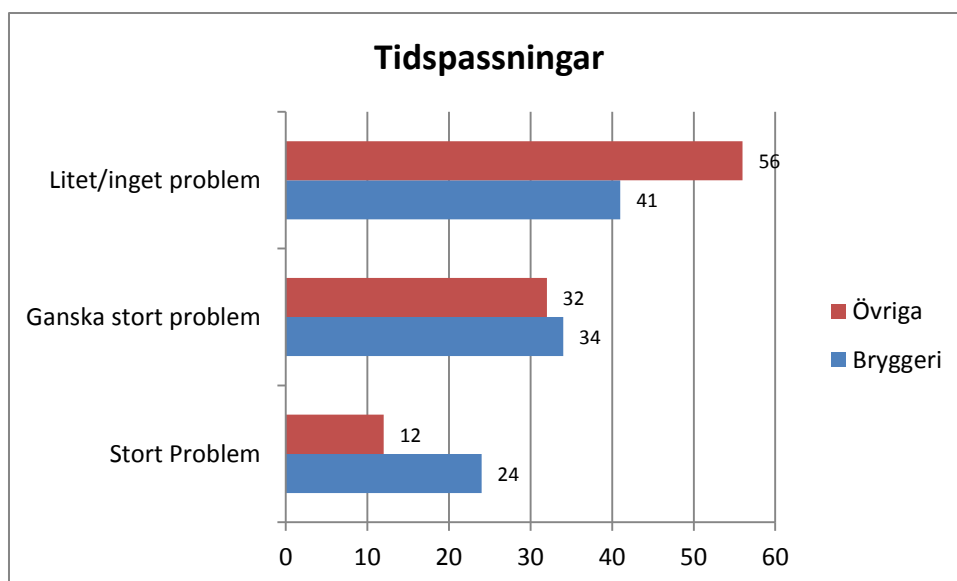
Figur 29. Andel (%) bryggerichaufförer som angav i vilken utsträckning ordningen vid utlastningen är ett problem jämfört med övriga chaufförer. 24 procent av bryggerichaufförerna angav att detta är ett stort eller ganska stort problem jämfört med 40 procent bland övriga chaufförer.



Figur 30. Andel (%) bryggerichaufförer som angav i vilken utsträckning trottoarkanter är ett problem jämfört med övriga chaufförer. 54 procent av bryggerichaufförerna angav att detta ett stort eller ganska stort problem jämfört med 35 procent bland övriga chaufförer.



Figur 31. Andel (%) bryggerichaufförer som angav i vilken utsträckning snö är ett problem jämfört med övriga chaufförer. 88 procent av bryggerichaufförerna angav att detta är ett stort eller ganska stort problem jämfört med 75 procent bland övriga chaufförer.

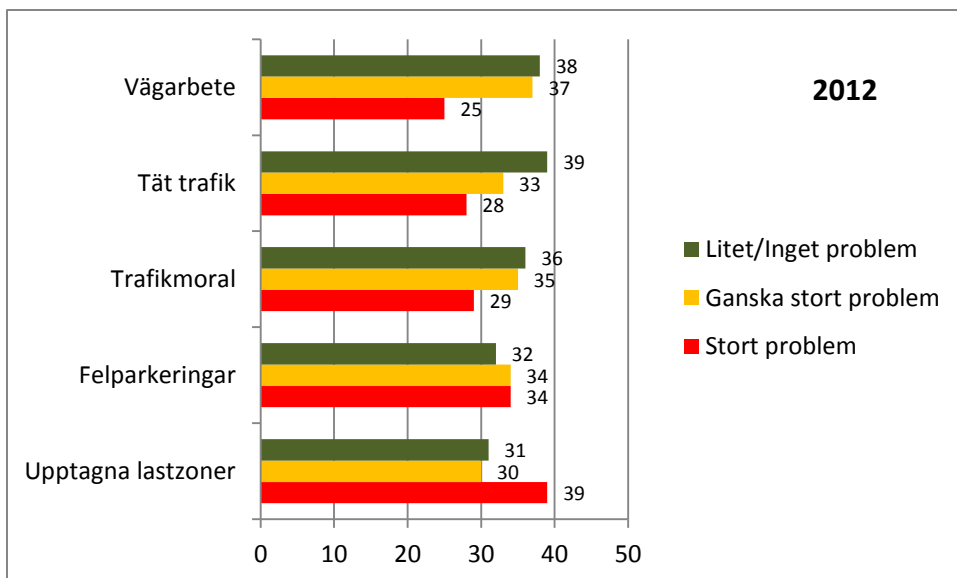


Figur 32. Andel (%) bryggerichaufförer som angav i vilken utsträckning tidspassningar är ett problem jämfört med övriga chaufförer. 58 procent av bryggerichaufförerna angav att detta är ett stort eller ganska stort problem jämfört med 44 procent bland övriga chaufförer.

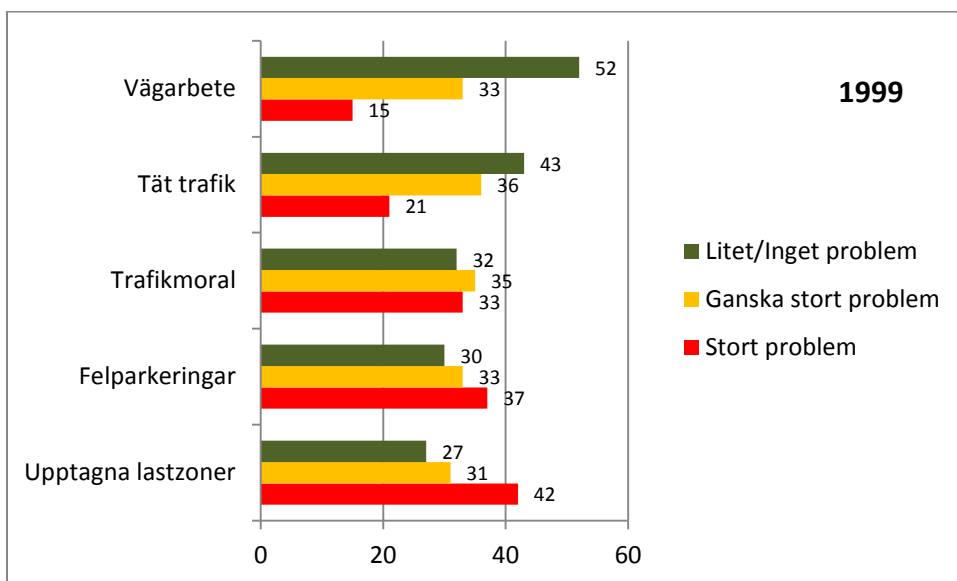
Bryggerichaufförers uppfattning om problem i arbetet år 2012, 1999 och 1994

Nedanstående frågor är ställda till bryggerichaufförer vid tre tillfällen, år 1994, år 1999 och år 2012. Bryggerichaufförerna ingår i Livs' avtalsområde. År 1999 genomfördes den leveransnorm som bryggeribranschen kommit överens om och som innebar att inga leveranser skulle ske i trappor med mer än fem steg. År 1994 besvarades enkäten av 139 chaufförer⁵, år 1999 av 88 chaufförer och år 2012 av 254 chaufförer. Frågorna gäller externa arbetsförhållanden.

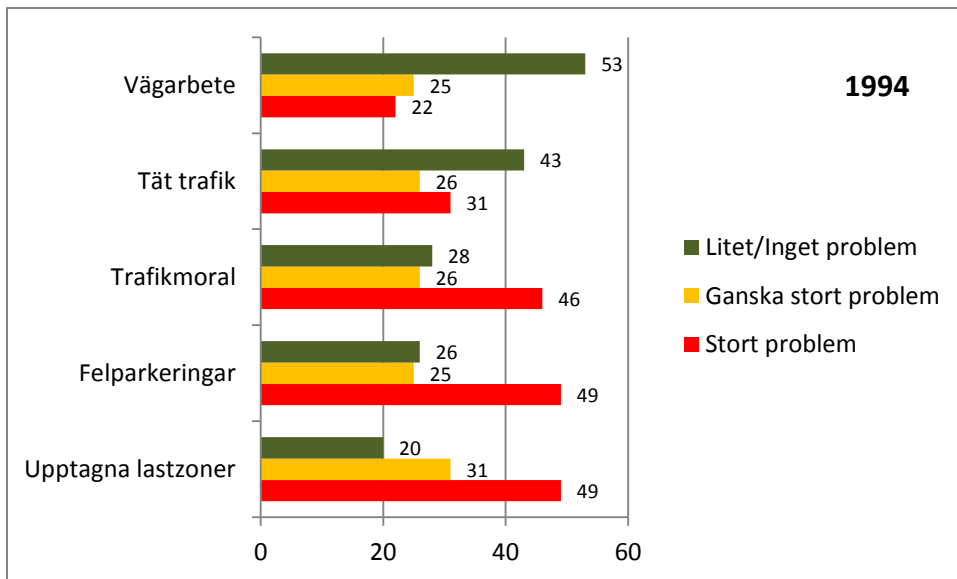
⁵ Ett företag använde en tidigare version av enkäten vilket gör att inte alla chaufförer blev presenterade för alla frågor. Bortfallet på dessa frågor är inte medtaget i Figurerna vilket innebär att summan för varje fråga inte alltid blir 100 procent.



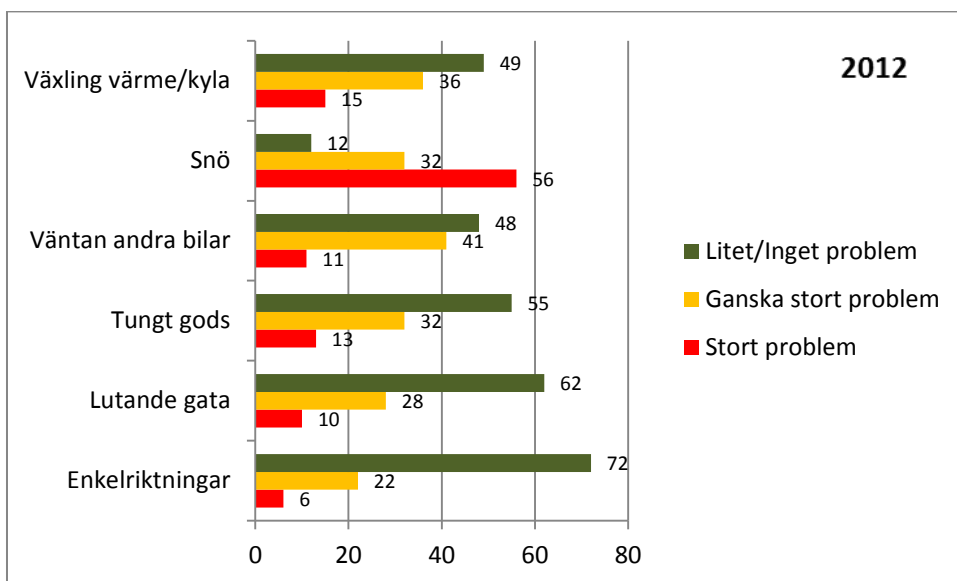
Figur 33. Procentandel (%) som svarat i vilken utsträckning vägarbeten, tät trafik, trafikmoral, felparkeringar och upptagna lastzoner är problem i arbetet bland bryggerichaufförer år 2012. Stora eller ganska stora problem angav 62 procent om vägarbeten, 61 procent om tät trafik, 64 procent om trafikmoralen, 68 procent om felparkeringar och 69 procent om upptagna lastzoner.



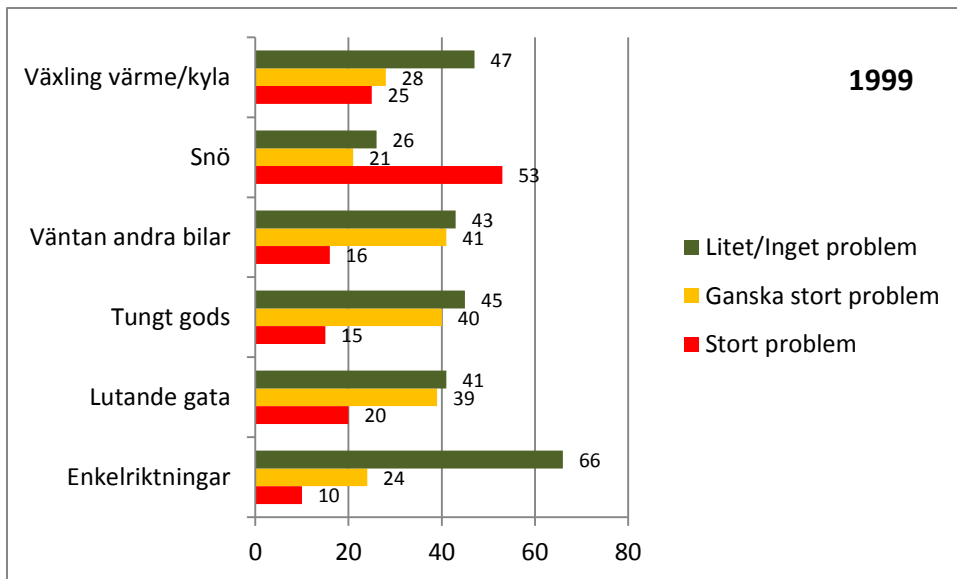
Figur 34. Procentandel (%) som svarat i vilken utsträckning vägarbeten, tät trafik, trafikmoral, felparkeringar och upptagna lastzoner är problem i arbetet bland bryggerichaufförer år 1999. Stora eller ganska stora problem angav 68 procent om vägarbeten, 57 procent om tät trafik, 78 procent om trafikmoralen, 70 procent om felparkeringar och 73 procent om upptagna lastzoner.



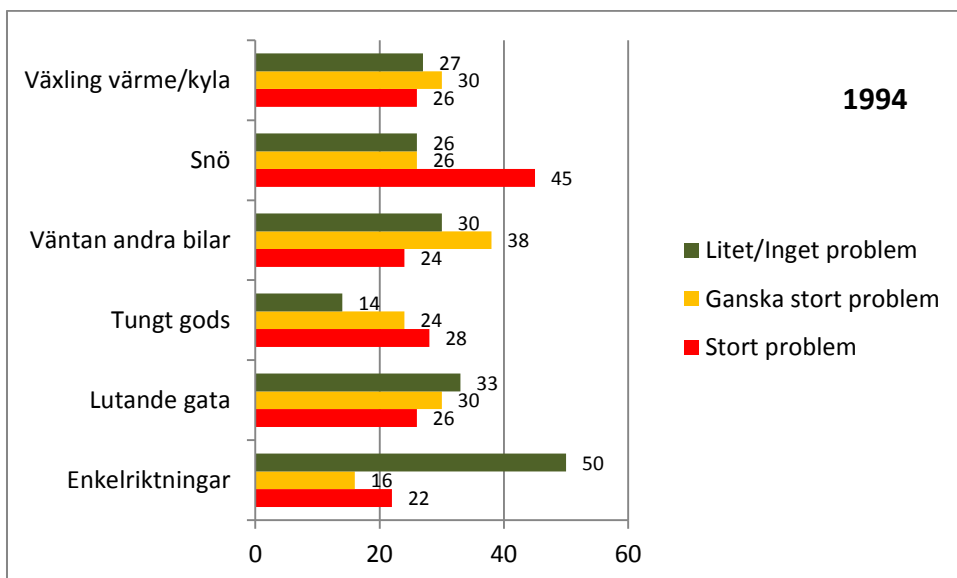
Figur 35. Procentandel (%) som svarat i vilken utsträckning vägarbeten, tät trafik, trafikmoral, felparkeringar och upptagna lastzoner är problem i arbetet 1994. Stora eller ganska stora problem angav 47 procent om vägarbeten, 57 procent om tät trafik, 72 procent om trafikmoralen, 74 procent om felparkeringar och 80 procent om upptagna lastzoner.



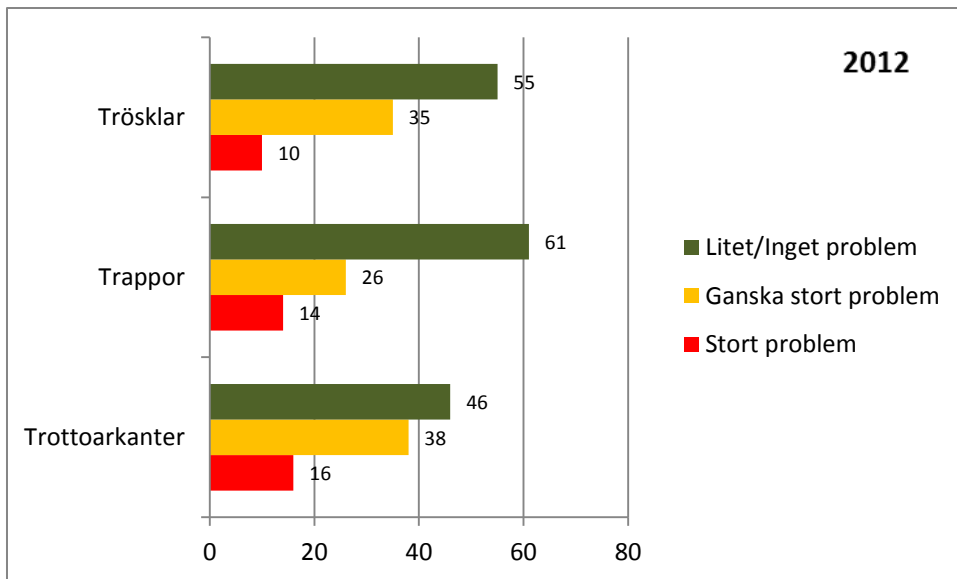
Figur 36. Procentandel (%) som svarat i vilken utsträckning växling mellan värme och kyla (mellan utomhus och lastbil), snö, väntan på andra bilar vid lastintag, tungt gods, lutande gata och enkelriktningar är problem i arbetet för bryggerichaufförer år 2012. Stora eller ganska stora problem angav 51 procent om växling mellan värme och kyla, 88 procent om snö hos kund, 52 procent om väntan på andra bilar vid lastintag, 45 procent om tungt gods, 38 procent om lutande gata och 28 procent om enkelriktningar.



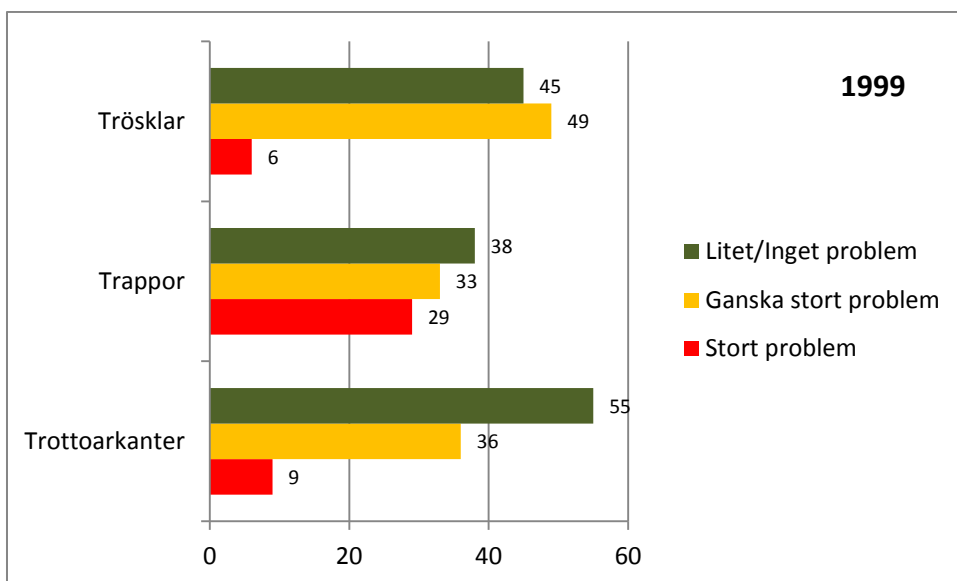
Figur 37. Procentandel (%) som svarat i vilken utsträckning växling mellan värme och kyla (mellan utomhus och lastbil), snö, väntan på andra bilar vid lastintag, tungt gods, lutande gata och enkelriktningar är problem i arbetet 1999. Stora eller ganska stora problem angav 53 procent om växling mellan värme och kyla, 74 procent om snö hos kund, 57 procent om väntan på andra bilar vid lastintag, 55 procent om tungt gods, 59 procent om lutande gata och 34 procent om enkelriktningar.



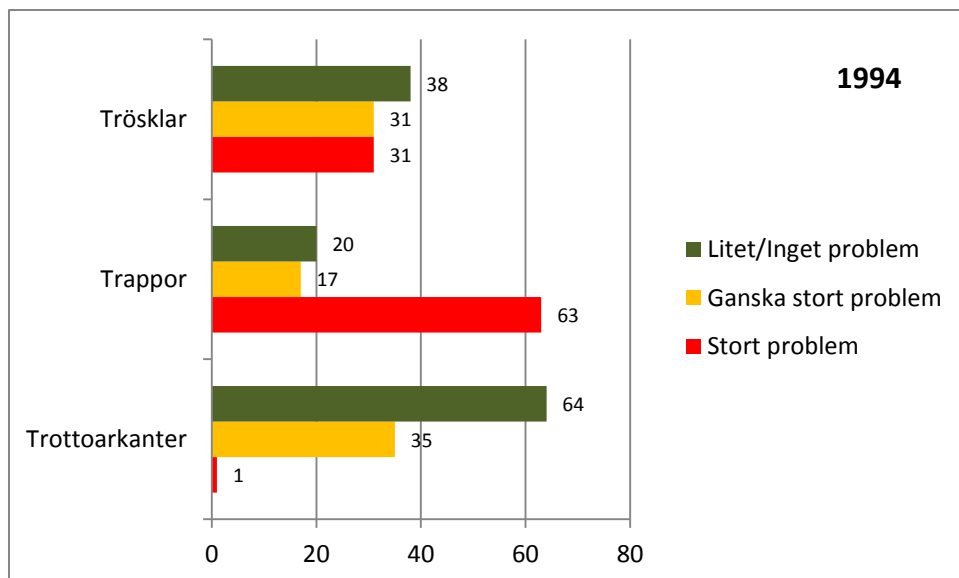
Figur 38. Procentandel (%) som svarat i vilken utsträckning växling mellan värme och kyla (mellan utomhus och lastbil), snö, väntan på andra bilar vid lastintag, tungt gods, lutande gata och enkelriktningar är problem i arbetet för bryggerichaufförer år 1994. Stora eller ganska stora problem angav 56 procent om växling mellan värme och kyla, 71 procent om snö hos kund, 62 procent om väntan på andra bilar vid lastintag, 52 procent om tungt gods, 56 procent om lutande gata och 38 procent om enkelriktningar.



Figur 39. Procentandel (%) som svarat i vilken utsträckning trösklar, trappor och trottoarkanter är problem i arbetet för bryggerichaufförer år 2012. Stora eller ganska stora problem angav 45 procent om trösklar, 40 procent om trappor och 54 procent om trottoarkanter.



Figur40. Procentandel (%) som svarat i vilken utsträckning trösklar, trappor och trottoarkanter är problem i arbetet för bryggerichaufförer år 1999. Stora eller ganska stora problem angav 55 procent om trösklar, 62 procent om trappor och 45 procent om trottoarkanter.



Figur 41. Procentandel (%) som svarat i vilken utsträckning trösklar, trappor och trottoarkanter är problem i arbetet för bryggerichaufförer år 1994. Stora eller ganska stora problem angav 57 procent om trösklar, 70 procent om trappor och 36 procent om trottoarkanter.

Bilaga 2 Enkät

Arbetsmiljöenkät från Livs, Handels och Transport

Bakgrundsfrågor

1. Yrke/sysselsättning?
2. Verksamhetsområde? (1Transport /2 Handels/3 Livs)..... Ort?
3. Anställningsform? ¹ Tillsvidareanställn. ² Tidsbegränsad anställn. ³ Egen företagare
 ⁴ Bemanningföretag
4. Ålder? år
5. Man 1 Kvinna 2
6. Ungefär antal chaufförer på din arbetsplats (om du är tillsvidareanställd).....st
7. Hur länge har du arbetat på nuvarande arbetsplats? år
8. Hur länge har du arbetat som distributionschaufför?år

Sätt kryss för det påstående som passar bäst:

- | | Mycket bra | Bra | Inte så bra | Inte alls bra |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 9. Hur trivs du på det hela taget med ditt arbete? | 4 | 3 | 2 | 1 |
| 10. Hur trivs du på din arbetsplats, dvs den du är på nu ?..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Hur upplever du lastningen, trafiken och leveranserna?

Sätt kryss för det påstående som passar bäst:

Stort/Ganska stort/Litet el.

(1= Stort problem, 2= Ganska stort problem, 3=Litet/Inget problem)

inget

- | | 1 | 2 | 3 |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 11. Ruttplaneringen | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 12. Ordning vid utlastningen | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 13. Felplockade varor | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 14. Fel ordning på pallen/buren | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 15. Enkelriktningar | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 16. Lutande gata | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 17. Tätt trafik | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 18. Trafikmoral | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 19. Tungt gods | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 20. Felparkerade bilar | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 21. Upptagna lastzoner | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 22. Vägarbeten | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 23. Väntan på andra bilar vid lastintagen | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 24. Trottoarkanter | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 25. Snö hos kund | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 26. Växling värme/kyla (från bil till utevistelse) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 27. Tidspassningar hos kund | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 28. Trappor på väg till kund | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 29. Trappor inne hos kund | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 30. Trösklar | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 31. Låg takhöjd hos kund | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Enkäten fortsätter på nästa sida!

Hur upplever du arbetstiden, bilen och lossningen?

Sätt kryss för det påstående som passar bäst:
(1=Stort problem;2=Ganska stort problem;3=Litet problem)

| | Stort/Ganska stort/Litet | | |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| | 1 | 2 | 3 |
| 32. Övertid..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 33. Arbetstidens förläggning..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 34. Att köra andra bilar..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 35. GPS-kartläggningen..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 36. Körning med släp/trailer..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 37. Den personliga säkerheten (hot och våld)..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 38. Stolen..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 39. Bakgavelliften..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 40. Fotsteg vid bakgavelliften..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 41. Skåpet..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 42. Instegsfotsteg vid hytten..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 43. Manövrering av lift..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 44. Pallvagnen/Eltruck..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 45. Kärran/Pirran..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Ditt välbefinnande

Hur har följande förhållanden förändrats för din del under de senaste tolv månaderna?
Sätt kryss för det påstående som passar bäst:

| | Har ökat | Är som förut | Har minskat | |
|---|-----------------------------|---------------------------------|------------------------------|--------------------------|
| | 1 | 2 | 3 | |
| 46. Antal tidspassningar..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 47. Möjligheten att följa befintlig lagstiftning: | | | | |
| a) Kör- och vilotidsförordningen..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| b) Vagarbetstidslagen..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| | Har ökat | Är som förut | Har minskat | |
| | 1 | 2 | 3 | |
| 48. Min upplevelse av stress i arbetet..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| | Alltid | Oftast | Sällan | Aldrig |
| | 4 | 3 | 2 | 1 |
| 49. Antal tidspassningar per dag är acceptabla..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 50. Möjligheten att följa kör- och vilotidsreglerna är tillräcklig..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 51. Tror du att du kommer arbeta som chaufför om 5 år? | Ja <input type="checkbox"/> | Kanske <input type="checkbox"/> | Nej <input type="checkbox"/> | |
| | 3 | 2 | 1 | |

Din hälsa

52. Anser du att ditt nuvarande arbete har påverkat din hälsa?

Arbetet har....

| | | |
|------------------------------------|--------------------------|---|
| ...gjort hälsan mycket bättre..... | <input type="checkbox"/> | 5 |
| ...gjort hälsan något bättre..... | <input type="checkbox"/> | 4 |
| ...inte påverkat hälsan alls..... | <input type="checkbox"/> | 3 |
| ...gjort hälsan något sämre..... | <input type="checkbox"/> | 2 |
| ...gjort hälsan mycket sämre..... | <input type="checkbox"/> | 1 |



Rapporten kan laddas ner från www.siso.sll.se/camm

Centrum för arbets- och miljömedicin

Norrbacka, 171 76 Stockholm

Telefon: 08-123 40 000

E-post: camm@sll.se

Kontakt: ingela.malqvist@sll.se, mikael.forsman@sll.se

ISBN: 978-91-980718-1-8