

# Fremme af sundhed og tryghed ved transport

Forfatter:

Miljøkonsulent Marianne Frank, International Transport Danmark (ITD)

## Indhold

1. Baggrund og formål
2. Anvendte metoder og empirisk grundlag
3. Foreløbige resultater

## Baggrund og formål

International Transport Danmark har i samarbejde med Danske Busvognmænd, Worklife Partners, Institut for Transportstudier og med støtte fra Tryk Fonden iværksat en fælles indsats for gods- og bustransportbranchen, der skal bidrage til øget sundhed og tryghed for chauffører, virksomheder og samfund.

Problemstillinger omkring chaufførernes sundhedstilstand og arbejdsmiljø har længe været kendt. Hertil kommer at gods-/ bustransportbranchen, bl.a. i kraft af sin synlighed på vejene, gang på gang er i offentlighedens søgelys, hvad angår uheld og involvering i trafikfarlige og utrygge situationer.

Branchen gennemfører allerede i dag en række tiltag omkring sundhed eller tryghed, dog er tiltagene primært relateret til færdselssikkerheden. En samlet indsats og strategi for fremme af sundhed og tryghed ved gods- og bustransport under et er nyt.

Øget fokus på sundhed og tryghed i gods-/bustransportbranchen, der omfatter godt 14.000 virksomheder og 136.000 medarbejdere, forventes at kunne bidrage til mindre sundhedsbetinget nedslidning af chaufførerne, og dermed et bedre liv for chaufførerne og deres familier under og efter ansættelsesforholdet. Det er forventningen, at en satsning på sundhed og tryghed kan være med til at udvikle virksomhedernes og branchens service og image samt være med til at skærpe virksomhedernes fokus på ansvaret for, at lastbilernes og bussernes kørsel på vejene sker på en måde, som fremmer oplevelsen af tryghed i samfundet. Økonomisk forventes en satsning på sundhed og tryghed, at kunne bidrage til færre omkostninger via øget motivation og engagement samt færre sygedage og skader. Samfundsøkonomisk forventes færre omkostninger til sygehusophold, invalidepension o. lign.

Den fælles indsats, projektet "Fremme af sundhed og tryghed ved transport", der gennemføres i perioden 2005-2006 skal resultere i følgende "slutprodukter":

- En brancherettet strategi for fremme af sundhed og tryghed.
- Branchekodeks for ansvarlig chaufføradfærd under kørslen og branchekodeks for indretning af førerhuse.
- En værktøjssamling.
- En samling "Best Practices".
- Et hjemmesidemodul.

Målgruppen er virksomheder (chauffører) beskæftiget med lastbiltransport og bustransport, dvs. en meget bred målgruppe med vidt forskellige arbejdsbetingelser og arbejdsfunktioner.

Bustransport omfatter:

- Turistbusser (indenrigs- og udenrigskørsel)
- Rutebiler og bybusser
- Handicap- og minibusser

Lastbiltransport omfatter:

- National
- International

Udviklingen af værktøjer vil ske i tæt samarbejde med virksomheder og formidles gennem Best Practice eksempler - en strategi, som International Transport Danmark og Institut for Transportstudier har udviklet gennem andre projekter de senere år (miljø, netværk, uddannelse/kompetenceudvikling, videnledelse).

### **Anvendte metoder og empirisk grundlag**

Med henblik på at kunne realisere de slutprodukter, der er fremsat som målsætning for projektet gennemføres en række delfaser:

*1. Vidensindsamling:* Der gennemføres et litteraturstudie, der har til formål at afdække relevant national og international viden om chaufførers helbred, om tryghed forbundet med chaufførers adfærd under transporten samt tryghed og sundhed i forbindelse med indretningen af førerhuse.

*2. Analyse og udvikling af strategi:* Med udgangspunkt i resultaterne fra vidensindsamlingsfasen opstilles en samlet strategi for indsatsen for bedre sundhed og tryghed inden for gods- og bustransportbranchen samt en strategi for udviklingen af tilhørende branchekodeks for ansvarlig chaufføradfærd og for indretning af førerhuse

*3. Udviklingsfase:* I denne fase udvikles de værktøjer og best-practice eksempler, som vurderes at være kernen i en brancherettet strategi. Processen forventes understøttet af

sundheds- og helbredstjek af medarbejderne i et antal transportvirksomheder. Herved skabes et overblik over den aktuelle sundhedstilstand og de påvirkninger i virksomheden, der har indflydelse herpå. Der suppleres endvidere med interviews af chauffører og vognmænd om god adfærd og indretning af førerhuse.

*4. Implementering og formidling:* Målet med denne fase er at skabe et bredt kendskab til de udviklede værktøjer og branchekodeks og fremme anvendelsen heraf. Dette sker bl.a. gennem udarbejdelse af pjecer og udviklingen af et hjemmesidemodul.

### **Foreløbige resultater**

De foreløbige resultater fra projektet hidrører fra litteraturstudiet, der har taget udgangspunkt i såvel nationale som internationale undersøgelser.

#### Sundhed

Sundhed omfatter i dette projekt chaufførers helbred, arbejdsmiljø og livsstil. Den viden, der foreligger om sundhedstilstanden for målgruppen af chauffører i dette projekt har vist sig at være sporadisk. Det skyldes dels, at målgruppen er svær at afgrænse i de tilgængelige statistikker og dels at arbejds- og kørselsprofilen varierer bredt for disse chauffører. I praksis er det vidt forskellige belastninger, chaufførerne påvirkes af i det daglige arbejde, lige fra stillesiddende arbejde i mange timer til afbrudt kørsel med tungt løftarbejde.

Med forbehold for ovenstående viser studiet af chaufførers helbred, at der er en overhyppighed af hospitalsindlæggelser blandt lastbil- og buschauffører i forhold til gennemsnittet af erhvervsaktive. Inden for næsten alle sygdomskategorier har chaufførerne en SHR (standardiseret hospital ratio) over 100, hvilket er et udtryk for overhyppighed. Hos eksportchauffører og rutebilschauffører er der en overhyppighed af hjerte/karlidelser, kronisk obstruktive lungesygdomme og rygsygdomme (SHR ligger her fra 132-157).

En del af helbredsproblemerne kan formentlig tillægges både det psykiske og det fysiske arbejdsmiljø, men også livsstil.

Hvad angår arbejdsmiljøet varierer påvirkningerne med chaufførernes arbejds- og kørselsprofil. De arbejds påvirkninger, hvor chaufførerne belastes mere end gennemsnittet af de danske lønmodtagere, er:

- Fysisk arbejdsmiljø: Kropsvibrationer, kulde og temperatursvingninger
- Ergonomisk arbejdsmiljø: Fastlåste siddende arbejdsstillinger, træk og skub
- Arbejdstid: Uregelmæssig arbejdstid, herunder aften- og natarbejde
- Psykosocialt arbejdsmiljø, hvor chaufførerne har færre muligheder end i befolkningen generelt hvad angår: Indflydelse; Udviklingsmuligheder; Forudsigelighed; Social støtte.

Hvad angår livsstil tilhører gruppen af chauffører ufaglærte lønmodtagere. Undersøgelser om social ulighed i sundhed viser, at der er dobbelt så mange storrygere og fire gange så mange overvægtige blandt ufaglærte sammenholdt med andre sociale klasser i samfundet.

### Tryghed

Tryghed i dette projekt er relateret til chaufførens/virksomhedens, eventuelle medpassagerer og medtrafikanter samt samfundets oplevelse af tryghed i forbindelse med gods- og bustransporter.

I projektet er der set nærmere på hvilke forhold i chaufførens adfærd og arbejdsforhold samt indretning af arbejdsplads (førerhus), der typisk giver/kan give anledning til utryghed samt trafikfarlige situationer og uheld.

Undersøgelser har vist, at menneskelige fejl er medvirkende årsag til omkring 90 % af alle trafikuheld. Trafikale omgivelser er medvirkende årsag til 30 % af alle uheld, mens defekter ved køretøjet er medvirkende årsag til ca. 10 % af alle uheld. I virkelighedens verden vil der dog ofte være tale om en kombination af flere forhold. Udover uheld eller hændelser, der kan føre til uheld er der i de senere år også kommet øget fokus på forhold som overfald og chikane af chauffører som en faktor, der kan give anledning til utryghed for chauffører og dermed for afviklingen af transporter.

Blandt de forhold, der har betydning for en tryk afvikling af transporten peger diverse nationale og internationale undersøgelser på:

Chaufførens køreegenskaber - at den pågældende er forudseende, kan læse trafikken, overholder færdselsloven, sikkerhedsafstanden og gældende hastighed, kører hensynsfuldt og efter forholdene (vejr, vejbelægning og trafik).

Af betydning er også at chaufføren er udhvilet - har overholdt sine pauser og søvn. Træthed ser ud til at være et større problem blandt lastbilschauffører (langtur) end chauffører generelt, og er blandt en af de væsentligste årsager til, at trafikfarlige situationer og uheld opstår. Konsekvenserne af manglende søvn viser sig blandt andet i form af irritabilitet, lavere tolerancetærskel, fastlåst tænkning og en nedsættelse af opmærksomheden. Uheld forårsaget af chauffører, der er faldet i søvn, bliver ofte mere fatale, i og med der ikke vil være nogen reaktion for at afværge situationen. Det er ikke altid, at chaufføren selv er klar over at have sovet - typisk er der blot tale om sekunders varighed. De mest udsatte tidspunkter er mellem kl. 2.00-6.00 om natten og kl. 14.00-16.00 om eftermiddagen. Mest farligt er det dog at køre om natten, hvor det mest risikable tidspunkt er mellem kl. 4.00-6.00.

Påvirkning af alkohol er en risikofaktor ... også dagen derpå. En engelsk undersøgelse har vist, at hver femte chauffør, der er dømt for spirituskørsel, er dømt dagen derpå. Også

indtagelsen af narkotiske stoffer og visse lægemidler kan påvirke evnen til at føre en lastbil eller bus forsvarligt. Hidtil har der været mest fokus på alkohol, da det er det, politiet normalt tester for. Det er ikke så ofte, at politiet tester for narkotika- og medicinpåvirkning, hvorfor problemer hermed indtil videre ikke har været kendte.

Chaufførens kost-, motions- og rygevaner har ligeledes en indvirkning på transportens afvikling. F.eks. kan sukkerholdig kost få blodsukkeret til at stige, hvilket giver en kortvarig fornemmelse af velvære. Den sukkerholdige kost forbrændes imidlertid hurtigt hvorved blodsukkeret falder og trangen til et nyt sukker-kick øges. Fyldes nyt sukker på, bliver resultatet en krop i ubalance kendetegnet ved træthed, humørsvingninger og øget stress. En mindre dansk undersøgelse har påpeget en mulig sammenhæng mellem kosten og reaktionsevnen målt i form af bremselængden.

Det at chaufføren trives - har et godt arbejdsmiljø, ikke er stresset af stramme tidsplaner, at transporterne er planlagte og godt forberedte - har betydning for en mere tryk gennemførelse af transporten.

Påkørsler især bagfra kan, ifølge en dansk analysegruppe, i mange tilfælde føres tilbage til uopmærksomhed hos chaufføren (her har undersøgelsen primært været rettet mod lastbilchauffører). Blot få sekunders uopmærksomhed er nok til at skabe farlige situationer i trafikken. Eksempler på "opmærksomhedsrøvere" er læsning af vejkort, tale i mobiltelefon, sms-skrivning, betjening af computer, negleklipping, en tabt cigaret, samtale med passagerer mv. I nogle lande regnes kørsel med træsko og sandaler som værende lige så farlige for trafiksikkerheden som de nævnte "opmærksomhedsrøvere".

En utrygsfaktor, der i de senere år er blevet underlagt øget fokus er risikoen for overfald. Det drejer sig specielt om overfald på rasteplasser på internationalt kørende lastbilchauffører samt overfald på og chikane af rutebils- og bybuschauffører.

Er det sådan at uheldet sker, så er det vigtigt, at chaufføren har gjort/gør brug af de sikkerhedsforanstaltninger, der er til stede, f.eks. at vedkommende gør brug af de i øvrigt lovpligtige sikkerhedsseler mv. Herved kan skadesomfanget søges minimeret.

Med til at øge trygheden er også at chaufføren kan agere i forhold til uheldet - skal der ydes førstehjælp?, skal der foretages brandslukning?, hvordan skal vedkommende forholde sig ved udslip af farlige stoffer fra lasten?, osv.

Til gennemførelse af en tryk (og sund) transport hører også at chaufførens arbejdsplads er passende indrettet svarende til den transportopgave, der skal udføres (lang/kort tur, mange/få ind- og udstigninger mv.). Ved køb og indretning af lastbiler er det derfor værd at overveje forhold som den aktive sikkerhed og den passive sikkerhed.

Aktiv sikkerhed handler om at minimere risikoen for uheld. Her spiller chaufførens arbejdsmiljø, kontrol og føling med køretøjet en vigtig rolle. Blandt de vigtigste områder er udsyn, betjeningsforhold, komfort, køreegenskaber, bremseevne og stabilitet.

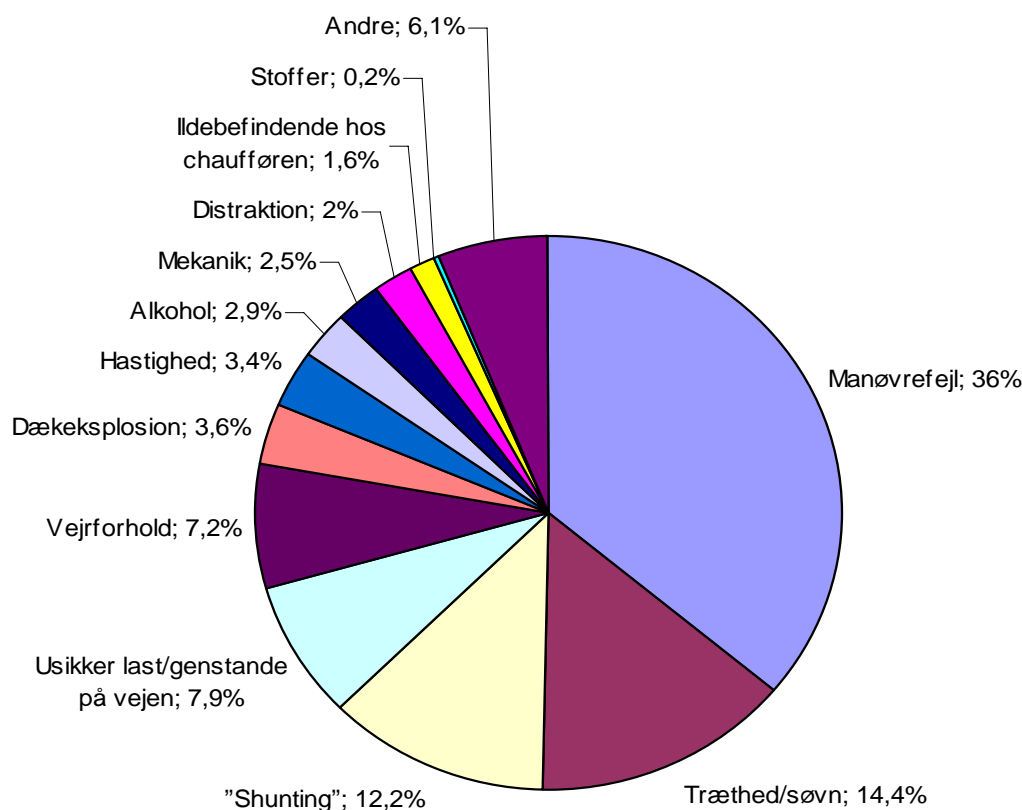
Passiv sikkerhed træder i kraft til beskyttelse af chauffører og medtrafikanter i tilfælde af kollision eller andre uheld. Forstærkninger af førerhus samt udviklingen af rat og instrumentpanel, der giver efter for chaufførens vægt ved kollisioner er eksempler på forbedringer af den passive sikkerhed for chaufføren. Sikkerhedsselen anses dog for at være den vigtigste passive sikkerhedsfunktion og i kombination med f.eks. bæltestrammere og airbags ydes endnu bedre beskyttelse.

Producenter af lastbiler og busser udvikler til stadighed nye og forbedrede aktive og passive sikkerhedsfunktioner. I fremtiden vil, takket være teknologiudviklingen, fokus blandt andet blive rettet mod udviklingen af systemer, der kan advare chaufføren mod kollisioner, forbedre synsfeltet mv.

En samlet oversigt over de væsentligste forhold, der har betydning for trygheden ved lastbil- og bustransporter fremgår af nedenstående matrix (inspireret af the Haddon Matrix udviklet i USA af William Haddon Jr.). Der er foretaget en opdeling i faserne før uheld (uheldsforebyggelse), under uheld (forebyggelse af skadesomfang) og efter uheld (efterbehandling/opfølgning). Endvidere er der foretaget en opdeling efter chaufføradfærd og førerhusets indretning. Det skal bemærkes, at matrixen giver en generel oversigt og at der vil forekomme variationer alt efter hvilken transporttype, der skal gennemføres.

		<b>FORHOLD DER HAR BETYDNING FOR TRYGHED VED TRANSPORT</b>	
<b>FASER</b>		<b>CHAUFFØRADFÆRD</b>	<b>FØRERHUSINDRETNING</b>
Før uheld	Uheds-forebyggelse	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Køreegenskaber/-adfærd:               <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Forudseenhed</li> <li>➤ Reaktion</li> <li>➤ Manøvrering (overtag ved drejninger, u-vendinger, manøvre ved vejarbejde mv.)</li> <li>➤ Hensyn (hastighed, sikkerhedsafstand, overhaling, kørsel efter forholdene mv.)</li> </ul> </li> <li>➤ Generelt velbefindende:               <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Udhvilet (overholder pauser)</li> <li>➤ Ikke påvirket af alkohol, stoffer og eller medicin</li> <li>➤ Helbred (livsstil, rygning, ergonomi, kost og motion)</li> <li>➤ Godt arbejdsmiljø</li> <li>➤ Stresshåndtering</li> </ul> </li> <li>➤ Planlægning og forberedelse               <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Ruter, trafik-, vej- og vejforhold</li> <li>➤ Køre- hviletid</li> <li>➤ Overnatning</li> <li>➤ Sikre rasteplasser</li> <li>➤ Surring mv. af gods/placering af bagage</li> <li>➤ Rangering</li> <li>➤ Tjek af køretøj og udstyr</li> </ul> </li> <li>➤ Forebyggelse af distraktion               <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Regler for brug og placering af mobil, fax mv.</li> <li>➤ Regler for hensynsfuld kørsel</li> <li>➤ Regler for samtale med passagerer</li> <li>➤ Regler for ophæng af vimpler og mærkater i forruden som kan spærre for udsyn</li> <li>➤ Regler for rygning</li> </ul> </li> </ul>	<p><u>Aktiv sikkerhed</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Forebyggelse af distraktion               <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Ingen løse genstande</li> <li>➤ Placering af mobil, fax mv.</li> </ul> </li> <li>➤ IT og ekstraudstyr               <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ GPS</li> <li>➤ Bakkamera</li> <li>➤ Spejle</li> <li>➤ Fartbegrænser og fartpilot</li> <li>➤ Afstands begrænser</li> <li>➤ Bremsesystem</li> <li>➤ Stabiliseringsystem</li> <li>➤ Motor- og gearkasseelektro</li> <li>➤ Night vision</li> </ul> </li> <li>➤ Udsyn               <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Tonedede ruder ved stærk sol</li> <li>➤ Lygteføring</li> </ul> </li> <li>➤ Overblik               <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Udformning og placering af instrumentpanel, betjeningsgreb og kontakter</li> </ul> </li> <li>➤ Komfort               <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Førersæde/ryglæn (regulering, varme, polstring, affjedring)</li> <li>➤ Ratjustering</li> <li>➤ Sovepladsens indretning</li> <li>➤ Opbevaring af madvarer</li> <li>➤ Støjforhold</li> <li>➤ Vibrationer og stød (luftaffjedring)</li> <li>➤ Ind- og udstigningsforhold</li> <li>➤ Varme- og ventilationssystem (evt. tilvalg af aircondition- og klimaanlæg)</li> </ul> </li> </ul>
Under uheld	Forebyggelse af skadesomfang	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Fører og evt. passagerer anvender sikkerhedsbælte</li> <li>➤ Gods/bagage er forsvarligt surret/placeret</li> <li>➤ Alarmering ved overfald</li> </ul>	<p><u>Passiv sikkerhed</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Sikkerhedssele</li> <li>➤ Airbag</li> <li>➤ Forstærket førerhus</li> <li>➤ Alarm</li> </ul>
Efter uheld	Efterbehandling /opfølgning	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Instrueret i førstehjælp og nødberedskab</li> <li>➤ Instrueret i kriseplan</li> <li>➤ Tilbage melding til virksomhed – f.eks. ved fejl ved køretøj o. lign.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Førstehjælpskasse, advarselstrekant</li> <li>➤ Brandslukningsudstyr</li> <li>➤ Sort boks</li> </ul>

En egentlig fordeling af uheldsårsager i Danmark for lastbil- og buschauffører er ikke fundet under litteraturstudiet. En registrering foretaget i North Yorkshire i England over en toårig periode, kan dog være med til at give en indikation af medvirkende forhold. Procentsatserne skal naturligvis tages med forbehold. Der kan være andre forhold, der gør sig gældende i forhold til Danmark. Tilsvarende kan nogle af de anførte uheld have helt andre årsager end de her registrerede. F.eks. kan en dækekspllosion i grunden være forårsaget af en chauffør, der er faldet i søvn og dermed kørt imod noget, der kan have forårsaget dækekspllosionen.



### Sundhed og tryghed ved transport

Som litteraturstudiet har vist er der mange forhold, der spiller ind i gennemførelsen af en sund og tryk transport. Der har vist sig en del sammenfald mellem de sundhedsmæssige og de tryghedsmæssige aspekter, hvorfor det i projektet er besluttet at samkøre de fremtidige indsatser for områderne.

Nationalt er der igennem de senere år iværksat en række tiltag omkring sundhed eller tryghed i form af færdselssikkerhed, dog primært sidstnævnte. Tiltagene omfatter blandt andet håndbøger, kogeboøger og kampagner udviklet af transportens egne organisationer og



uddannelsessteder. Hertil kommer at transportvirksomhederne selv (og efter krav fra kunder, medtrafikanter og samfundet i øvrigt) i stigende grad er begyndt at gennemføre tiltag, der kan mindske antallet af sygedage, skader på materiel, gods og personer samt de omkostninger og imageforringelse, der måtte følge heraf. En samlet indsats og strategi for fremme af sundhed og tryghed ved gods- og bustransport under et er nyt.

Et studie af, hvilke tiltag transportorganisationer i udlandet har iværksat for at fremme sundhed og tryghed ved transport, har vist en række emner og aktiviteter, der kan fungere som inspiration for udviklingen af en national brancherettet indsats. Blandt de tiltag, transportorganisationer i vore nabolande (UK, D, S, N) har iværksat, er vejledninger og kodekser for sikker kørsel, sundhed- og sikkerhedsaudits, kolleganetværk/hjælp til bearbejdning af oplevelser forbundet med færdselsuheld, tips til sund levevis, anbefalinger om indførelse af trafikikkerhedspolitik i virksomheden, m.m.

På europæisk plan er der udarbejdet et European Road Safety Charter om vejtransportbranchens forpligtelse til at forbedre færdselssikkerhed, som transportvirksomheder kan tilslutte sig, og tilsvarende har den internationale vognmandsorganisation IRU udarbejdet et Road Safety Charter.

Med udgangspunkt i resultaterne fra litteraturstudiet og projektdeltagernes erfaringer fra det daglige arbejde i øvrigt, vil der nu blive udvalgt et eller flere indsatsområder for fremme af sundhed og tryghed ved transport. Udviklingen af strategi, værktøjer og Best Practice vil i perioden 2005-2006 foregå i tæt samarbejde med transportvirksomhederne. Det er forventningen, at øget fokus i virksomhederne på sigt kan påvirke sundheden og trygheden i en positiv retning.