

Riskutbildning för yrkesförare av tunga fordon



NTF RAPPORT 2019:7

Fallstudie av effekter



Förord

NTF, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande, är en fri, självständig och ideburen organisation som arbetar för en säker trafik. NTF arbetar på ideell och demokratisk grund genom folkrörelser, organisationer, samhällsinstitutioner, företag och enskilda.

Projektet "Riskutbildning för yrkesförare av tunga fordon – fallstudie av effekter" har bedrivits under år 2019, finansierat av Trafikverket Skyltfonden. NTF har genomfört projektet i samarbete med Sveriges Åkeriföretag, VTI och Stora Holm Trafikövningsplats.

Slutrapporten är framtagen med ekonomiskt stöd från Trafikverket Skyltfonden. Ståndpunkter, slutsatser och arbetsmetoder i rapporten reflekterar författaren och överensstämmer inte med nödvändighet med Trafikverkets ståndpunkter, slutsatser och arbetsmetoder inom rapportens ämnesområde.

Vi vill tacka de 22 yrkesförare från Göteborgs Lastbilscentral (GLC), Haga Mölndal Lastbilscentral (HML), Renova och Viavest som tagit del av riskutbildningen under två lördagar i oktober 2019. Tack för att ni även deltog i de efterföljande telefonintervjuerna.

Ett stort tack också till Christina Stave, forskare på VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, som genomfört diskussionsgrupper och tillsammans med Malin Lundgren och Susanne Wallhagen på NTF planerat fallstudien.

Denna rapport har författats av Susanne Wallhagen, NTF; Christina Stave, VTI; Malin Lundgren, NTF Väst och Michael Folkesson, Stora Holm Trafikövningsplats.

Solna, januari 2020

Malin Lundgren, projektledare

Kontakt:

malin.lundgren@ntf.se

susanne.wallhagen@ntf.se

www.ntf.se

Innehåll

Sammanfattning.....	4
1 Bakgrund	5
2 Syfte	6
3 Metod och material	6
3.1 Riskutbildningens genomförande och deltagare	6
3.2 Fallstudie	6
4 Riskutbildning.....	8
4.1 Teoretisk genomgång och diskussioner	8
4.2 Halkkörningspass	8
4.3 Demonstration - välthytt.....	10
5 Fallstudie.....	11
5.1 Enkät.....	11
5.1.1 Medarbetarnas engagemang i säkerhetsfrågor	11
5.1.2 Deltagarnas prioritering och upplevelse av risker och säkerhet	13
5.2 Gruppdiskussioner.....	18
5.2.1 Resultat för grupp 5/10	18
5.2.2 Resultat för grupp 12/10	19
5.2.3 Gemensamt för båda grupperna	21
5.3 Uppföljande telefonintervjuer.....	23
5.3.1 Hur upplevde du riskutbildningen?	23
5.3.2 Fick du några nya kunskaper under utbildningsdagen?	24
5.3.3 Har utbildningsdagen gett dig några nya insikter?	25
5.3.4 Har utbildningsdagen påverkat dina attityder till risker och säkerhet?	25
5.3.5 Bedömer du att utbildningsdagen gett dig en större riskmedvetenhet?	27
5.3.6 Har utbildningsdagen förändrat ditt beteende när du kör i trafiken som yrkesförare? ...	27
5.3.7 Riskutbildningens fortsättning	28
6 Effekter av riskutbildningen - diskussion.....	29
6.1 Erhållen trafiksäkerhetsnytta	31
6.2 Spridning och implementering av resultat och erfarenheter	32
7 Slutsatser	33
Referenser	34
Bilaga 1 – Program för riskutbildningsdagen	35
Bilaga 2 – Enkät	36
Bilaga 3 – Gruppdiskussioner	40
Bilaga 4 – Uppföljande telefonintervjuer	41

Sammanfattning

Trafiksäkerhetsorganisationen NTF har tillsammans med Stora Holm Trafikövningsplats genomfört en riskutbildning för yrkesförare av tunga fordon. Totalt deltog 22 förare från fyra olika företag i Göteborgstrakten under två lördagar i oktober 2019. Utbildningen pågick under en heldag och innehöll både teoretiska och praktiska moment. Ingående områden var hastighet, trötthet, distraktion, stress, bältesanvändning, förarbete, säkerhetskultur med mera. I de praktiska momenten, bland annat på halkbana, fick förarna uppleva hastighetens betydelse genom olika övningar. Egen körning varvades med demonstrationer/ experiment och mellan övningarna fick kursdeltagarna reflektera och diskutera sina upplevelser. Riskutbildningen avslutades med en längre diskussion i grupp.

Riskutbildningen har utvärderats dels genom att förarna innan riskutbildningen fick besvara en enkät med frågor om arbetsplatsens säkerhetskultur samt egen riskmedvetenhet och säkerhetsbeteende. En del av dessa frågor besvarades åter igen vid en uppföljande telefonintervju inom fyra veckor efter genomförd utbildning. Vid telefonintervjun ställdes frågor om riskutbildningsdagen och hur den påverkat förarnas kunskaper, insikter, attityder och beteende. I slutet av riskutbildningen genomfördes en gruppdiskussion som både kan ses som en del av riskutbildningen och en del av utvärderingen.

Riskutbildning finns idag endast för de som tar körkort för motorcykel och personbil. Förarna som deltog i riskutbildningen var överens om att det finns ett stort behov av att ha en riskutbildning även för de som tar körkort för tunga fordon och/ eller att en riskutbildning med praktiska inslag ska finnas med i YKB, yrkesförarkompetensutbildningen. Även de som tar körkort för motorcykel och personbil skulle behöva mer kunskap, helst praktisk, om tunga fordons stora krafter, stoppsträckor, bromsfunktion, döda vinklar och platsbehov för att få insikt och förståelse som kan leda till bättre samspel i trafiken och minskat antal olyckor.

Utvärderingens enkät visar att deltagarna några veckor efter genomförd riskutbildning rapporterar en förbättring när det gäller att ha tillräcklig utbildning i risker och säkerhet för sitt arbete. Förarna uppger en ökad bältesanvändning och minskade överträdelse av hastighetsgränser. De upplever sig också ha mindre svårt att åtgärda risker i arbetet. I högre grad anser deltagarna att de rapporterar tillbud samt att de lär sig av misstag de gör genom att gå igenom och se orsaker bakom dessa. Förarna anser sig också mer riskmedvetna och att de i större utsträckning kan bidra till ökad säkerhet i trafiken.

I de uppföljande telefonintervjuerna framkommer att det främst är förarnas attityder till hastighet och avståndsbedömning som har påverkats. Flera uttrycker att deras beteende när det gäller att hålla avstånd har förändrats. Även att de kommer att sänka hastigheten ännu mer, framför allt när det är halt.

Telefonintervjuerna visar att effekten av utbildningen fanns kvar även efter några veckor och fortfarande diskuterades på arbetsplatsen. Trots att en stor del av förarna redan innan utbildningen ansåg sig ha en hög grad av riskmedvetenhet framhåller de att riskmedvetenhet är en pågående process och att de gör små förbättringar hela tiden. Därför anser de att det är viktigt med de påminnelser man fick i riskutbildningen om att det är ett stort och tungt fordon man framför och att utbildningen gav en "uppsträckning" och en insikt i sin egen och andra trafikanters sårbarhet.

I gruppdiskussionerna framkommer även det stora ansvar som vilar på köpare av transporter och åkeriägare när det gäller att underlätta för förarna att kunna köra trafiksäkert, det gäller till exempel att möjliggöra en god arbetsmiljö utan stress och tillgång till tekniska hjälpmedel i fordonen. Likaså behövs en god säkerhetskultur där man kan prioritera säkerheten. Många deltagare såg inte att de kunde påverka riskerna och att de oftast låg hos andra i trafiken, detta synsätt behöver ytterligare påverkas.

En konklusion från projektet är att riskutbildningen ger en trafiksäkerhetsnytta speciellt inom områdena hastighet och avståndshållning, områden som påverkat lastbilsförarna mest. För att riskutbildningen ska ge ytterligare trafiksäkerhetsnytta skulle delar av den även kunna finnas med i riskutbildningen till förare av lätta fordon.

1 Bakgrund

Trafiksäkerhet är ett prioriterat område för regeringen. I september 2016 kom inriktningsdokumentet *Nystart för Nollvisionen* (Regeringskansliet, 2016). Där anges att ett prioriterat område för framtiden är bättre regelefterlevnad och att detta bland annat kan nås genom att organisationer kvalitetsleder sin verksamhet utifrån trafiksäkerhet. Organisationer som själva utför eller upphandlar många transporter kan påverka såväl den egna arbetsmiljön som trafiksäkerheten i stort genom att säkerställa att dessa transporter sker trafiksäkert. Detta kan ske genom att organisationen till exempel ställer krav på säkra fordon i upphandlingar eller kontrollerar om de transporter som organisationen beställer eller utför följer trafikreglerna, exempelvis vad gäller hastighet och nykterhet.

Mätningar och observationer av den tunga trafiken visar att det finns problem inom trafiksäkerhetsområdet, speciellt när det gäller hastigheter. Av observationsmätningar genomförda 2016 på det statliga vägnätet framgår att tunga lastbilar med släp är den fordonsklass som har lägst andel trafikarbete inom gällande hastighetsgräns beaktat att tunga lastbilar lagstadgade maxhastighet är 80 km/tim. Det är få tunga lastbilar som kör inom den lagstadgade maxhastigheten 80 km/tim på vägar med hastighetsbegränsning över 80 km/tim – från 33 procent på 90-vägarna till endast 13 procent på 120-vägar. Det är också här som det färdas flest tunga lastbilar, vilket är en orsak till att tunga lastbilar med släp har lägst andel inom tillåten hastighetsgräns. På det kommunala vägnätet år 2016 visar mätningar att det var 72 procent av lastbilar och bussar samt 72 procent av lastbilar med släp som höll hastighetsgränsen. (Trafikverket, 2017).

För tredje året i rad mättes under våren 2019, på uppdrag av Folksam, hastigheten på företagsfordon i Storstockholm och Uppsala (Axelsson, 2019). Totalt gjordes 5 679 mätningar inom branscherna Bud, transport- och logistik; Buss; Bygg- och anläggning; Färdtjänst; Livsmedel; SL-buss; Taxi och Återvinning. Av resultaten framgår att yrkestrafiken körde för fort i tre av fem fall. Vid närmare en av fem mätningar var överträdelse större än 10 km/tim. Överträdelserna var i genomsnitt 19 procent över hastighetsbegränsningen. Andelen överträdelse var högst vid låga hastighetsgränser.

I Folksams studie (Axelsson, 2019) var 2 733 mätta fordon registrerade som tunga fordon (Lastbil och Lastbil med släp). Totalt körde 65 procent av dessa över hastighetsbegränsningen med ett snitt på 8,1 km/tim över hastighetsgränsen. I rapporten konstateras också att de företag som har en trafiksäkerhetscertifiering (ISO 39001) har en lägre andel hastighetsöverträdelser än andra företag.

Bältesanvändningen bland förare av tung lastbil har haft en positiv utveckling, men är fortfarande lägre än för andra fordonsförare (Trafikverket, 2019a). Under 2017 var det knappt 85 procent av förarna i tung lastbil och tung lastbil med släp som använde bältet. I 2018 års mätning hade andelen sjunkit med cirka 10 procentenheter till omkring 75 procent. Volvo Trucks Accident Research Team har sedan 1969 studerat och analyserat mer än 1 700 olyckor som involverat lastbilar (Kockum m.fl., 2017). Ett av de prioriterade områden som man anser behövs för ökad trafiksäkerhet handlar om att öka bältesanvändningen.

Antalet olyckor där tunga fordon var inblandade har den senaste tiden ökat (Trafikverket, 2019a). Under år 2018 var tunga lastbilar inblandade i 62 av de 324 dödsfallen i vägtrafiken. Det var 4 förare av tunga lastbilar som omkom i singelolyckor. I de andra olyckorna var det 43 personbilar, 8 fotgängare, 4 motorcyklister och 3 cyklister som omkom. Det är oftast inte lastbilsföraren som orsakar olyckan, men denne blir ändå drabbad på ett eller annat sätt. Det är mycket angeläget att vidta åtgärder för att minska riskerna i vägtrafiken som kan leda till olyckor med omkomna eller allvarligt skadade.

I samband med seminarier och uppföljningsmöten i projektet Säkrare tung trafik (genomfört av NTF i samarbete med Sveriges Åkeriföretag m.fl. under 2018) lyftes behovet av att öka kunskaperna gällande risker i trafiken bland yrkesförare av tunga fordon (NTF, 2018). Idag finns kravet att yrkesförare måste genomgå Yrkesförarkompetensutbildning (YKB) vart femte år, men denna innefattar inte någon riskutbildning vilket många menar är en brist. Utbildning är en viktig del för att öka

medvetenheten om riskerna i trafiken och skulle kunna medverka till ett trafiksäkrare beteende. Det finns betydande värden med att arbeta med säkerhetskulturen i företagen och i samhället.

2 Syfte

Projektets syfte är att genom en fallstudie undersöka hur en riskutbildning för yrkesförare av tunga fordon påverkar riskmedvetenheten och se om det leder till reflektion över egen attityd och eget beteende. Vår hypotes är att ökad kunskap genom fakta, praktiska moment (upplevelser), diskussion och självvärdering kan bidra till ökad riskmedvetenhet, vilket i sin tur bidrar till säkrare tung trafik.

3 Metod och material

I projektet har ingått att ta fram en riskutbildning för yrkesförare av tunga fordon, att genomföra utbildningen och att utvärdera den.

En referensgrupp användes vid framtagandet av utbildningen för att ta till vara på NTF:s samlade erfarenheter när det gäller fortbildning av yrkesförare. Även representanter från Sveriges Åkeriföretag gavs möjlighet att påverka utbildningens innehåll. Utkast på utbildningsinnehåll diskuterades i samband med ett projektmöte den 9 september och vidareutvecklades därefter av Stora Holms riskutbildare till det som sedan kom att bli den utbildning som projektets deltagare fick genomgå.

3.1 Riskutbildningens genomförande och deltagare

En heldagsutbildning som innehåller både teoretiska och praktiska moment togs fram, se bilaga 1. Utbildningen omfattade områdena hastighet, trötthet, distraktion, stress, bältesanvändning, förarbeteende, säkerhetskultur med mera. Praktiska moment planerades för att förarna skulle få uppleva hastighetens betydelse genom olika övningar. Reflektion kring upplevelserna skulle ges utrymme. Metodiken är inspirerad av hur riskutbildning genomförs för personbil och motorcykel.

Kursledare var Michael Folkesson. Han är trafiklärare sedan år 1985 och har utbildat lastbilsförare i Göteborg sedan 1990 på Komarkens trafikskola, Folkes trafikutbildning och Bräcke gymnasiums transportutbildning. På Stora Holm Trafikövningsplats håller Michael YKB-kurser sedan 2011 och utbildningar med tung trafik bland annat på halt väglag sedan 1991. Dessutom är han utbildare i riskutbildningarna del 2 för A- och B-behörigheterna (motorcykel och personbil).

Under två lördagar i oktober (5:e och 12:e) genomfördes heldagsutbildningarna på Stora Holm Trafikövningsplats i Göteborg. Vid vardera tillfället deltog elva yrkesförare av tunga fordon (lastbil). Förarna kom från fyra olika företag: tre lastbilscentraler och ett företag som hanterar avfall och återvinning. I varje grupp fanns en åkeriägare som både var arbetsgivare och körde själv, samt att det i gruppen den 12/10 var med en person som var arbetsmiljöombud.

I gruppen 5/10 deltog bara män, medan det i gruppen 12/10 deltog 3 kvinnor och 8 män. Den genomsnittliga åldern var i båda grupperna lika, ungefär 40 år. Åldersvariationen var stor i båda grupperna, från omkring 25 år till drygt 60 år. I gruppen 12/10 deltog en något större andel unga födda på 1990-talet och därmed ett par personer ytterligare som varit yrkesförare mellan 1 och 9 år istället för 10 år och längre. Det var 8 deltagare i gruppen 5/10 och 6 i gruppen 12/10 som hade varit yrkesförare 10 år eller längre.

3.2 Fallstudie

Fallstudien, det vill säga utvärderingen av riskutbildningen inleddes med att deltagarna fick svara på en enkät innan utbildningen, se bilaga 2. Enkätfrågorna avsåg attityder och beteenden i trafiken, dels avseende gemensamma attityder och prioriteringar i förarnas företag, dels det egna beteendet. Frågorna är hämtade från forskningen av säkerhetskultur/klimat, där det viktigaste är att prioritera säkerhet framför produktion.

Christina Stave från VTI, höll i de diskussionsgrupper som avslutade utbildningsdagen. Fokus var att reflektera över vad som var viktigast och mest bestående från dagens utbildning samt att samtala om orsaker som kan ligga bakom riskerna, inom företaget men även i samhället, se bilaga 3. Hon gjorde också observationer under utbildningens olika delar.

Inom en månads tid blev varje deltagande förare uppringd av Susanne Wallhagen från NTF där frågor ställdes om deras upplevelser från riskutbildningen, och om kunskaper, attityder, riskmedvetenhet och beteende påverkats, se bilaga 4. Även några av frågorna som funnits i den inledande enkäten ställdes vid detta tillfälle.

4 Riskutbildning

Här redovisas hur de två riskutbildningsdagarna var upplagda när det gäller teoretisk del och praktisk del. Utbildningarna hölls den 5/10 och 12/10. Eventuella skillnader mellan de båda dagarna redovisas under det aktuella momentet.

Utbildningen inleddes genom att alla medverkande fick presentera sig och berätta om vilken typ av arbete de har och vilka typer av fordon de kör i tjänsten. Därefter följde en teoretisk genomgång av olika områden som varvades med reflektioner och diskussioner, se avsnitt 4.1.

Efter paus för lunch inleddes den andra delen av riskutbildningen med fokus på praktiska moment, det vill säga körning på banområdet på Stora Holm Trafikövningsplats, se avsnitt 4.2. Förarna hade uppmanats att ha med sig de fordon som de vanligtvis kör i tjänsten. Två förare delade i de flesta fall på en lastbil och de fick turas om att köra. Egen körning varvades med demonstrationer/ experiment och mellan övningarna fick kursdeltagarna reflektera och diskutera sina upplevelser.

Riskutbildningen avslutades med en gruppdiskussion där utrymme gavs för sammanfattning av dagen, se avsnitt 5.2. Gruppen reflekterade även över eget beteende samt bakomliggande orsaker till risker i trafiken. Diskussionen kopplade således även till enkäten, se avsnitt 5.1.

4.1 Teoretisk genomgång och diskussioner

Här redovisas den teoretiska genomgången som hölls under riskutbildningens första halva.

Självvärdering av körskicklighet

Kursdeltagarna fick värdera sin egen körskicklighet och reflektera över vilka delar i körningen som kan förbättras. En undersökning där personbilsförare fått gradera sin körskicklighet presenterades. På en skala 1–5 och där 5 angavs som "världsklass" var personbilisternas snittbetyg en bit över 4.

Kursdeltagarna och kursledaren Michael diskuterade hur förare med en mycket hög körskicklighet kan agera.

Olycksrisker tung trafik

Fakta och exempel på olika olyckstyper presenterades. Detta diskuterades när det gäller hur, var, varför och så vidare. Singelolyckor är ett stort problem för lastbilsbranschen vilket särskilt diskuterades. Genom ökad kunskap hos kursdeltagarna får de bättre förutsättningar att undvika det som utsätter föraren eller medtrafikanter för risk.

Hastighet, avstånd och stress

Fakta och exempel presenterades. Kursdeltagarna fick reflektera över det egna beteendet och andras beteenden i trafiken. Deltagarna diskuterade hur missförstånd och missbedömningar kan undvikas.

Körstil

Olika körstilar belystes. Diskussionen handlade om och hur en förare kan bli bättre rustad för att undvika andra trafikanters brister och därmed öka säkerheten.

Hur gör experten?

Kursdeltagarna fick utbyta tankar kring smart och säker körning och därigenom inspirera varandra.

4.2 Halkkörningspass

Här redovisas de praktiska momenten som genomfördes på banområdet.

Körning på halt och strävt underlag

Kursdeltagarna fick pröva att köra på både halkbana och asfalt (strävt underlag) och jämföra bromssträckor i olika farter.

Kraschfartsexperiment

Genom demonstration åskådliggjordes effekten av en hastighetsökning vid hinder på vägen. Kursdeltagarna fick erfara att även en liten hastighetsökning ger en avsevärd kraschfart (påkörningshastighet).

Styrning och kurvteknik

Kursdeltagarna fick pröva att köra i kurva. Övningen ger medvetenhet om god teknik, men också insikt om att det finns begränsningar trots god teknik.

Körning med undanmanöver

Kursdeltagarna fick köra och försöka bromsa och undvika hinder på halt väglag. Övningen ger medvetenhet om fordonets styrbarhet kopplat till fart.

Avståndsexperiment, reaktion

Genom demonstration åskådliggjordes effekten av att hålla alltför kort avstånd till fordonet framför. Deltagarna fick inledningsvis ge sin syn på hur långt avstånd det brukar vara mellan fordon i trafiken, vilket de angav ofta vara 2–3 personbilsängder. Därefter fick en av deltagarna köra lastbil bakom en personbil med detta avstånd, men i filen bredvid. Föraren i personbilen bromsade plötsligt maximalt till stopp och åskådargruppen fick se resultatet. Gruppen konstaterade att påkörningshastigheten hade varit avsevärd ifall fordonen hade kört i samma fil.

Personbil som jämförelse

I de olika halkkörningsmomenten fanns en personbil med, vilket hade flera syften, se nedan.

1. Jämförelse av olika fordons hastighet och uppträdande

I Sverige är det inte obligatoriskt med körning på halt väglag med tunga fordon före utfärdande av körkort för behörighet C och D. Förarna har endast gjort det med personbil i samband med körkortsutbildningen för behörighet B. Deltagarna fick på kursen erfara skillnaden mellan att hantera ett tungt fordon och en personbil i en given situation.

Vid ett moment testades bromsning på halka rakt fram i 50 km/tim både med personbil och lastbil. På den sträcka som personbilen stannade i hastigheten 50 km/tim hade lastbilen endast fått ner farten några få km/tim.

Vid ett annat moment testades en situation där föraren tvingas bromsa och styra för ett hinder på halt väglag. Med en lastbil kunde föraren precis undvika att tappa kontrollen över fordonet i cirka 40–45 km/tim. Motsvarande hastighet med personbil var 70–80 km/tim.

2. Uppmärksamma kursdeltagarna på personbilsförare som gör misstag, olämpliga val och kommer över på fel sida

I gruppen den 12/10 uppkom en diskussion om däck eftersom personbilen som användes hade bättre däck fram än bak. Så var det även i gruppen 5/10, men det var större skillnad i mönsterdjup mellan fram- och bakdäck på personbilen den 12/10 jämfört med bilen den 5/12. Personbilen den 12/10 hade de bästa framdäcken (bättre mönsterdjup) av de båda bilarna och det ökade därmed dess sladdbenägenhet. Den blev mer instabil och förarna tappade oftare kontrollen över den. Erfarenheter från Stora Holm Trafikövningsplats visar att förare med lite längre erfarenhet ofta tror att de kan hantera en bil som blir instabil. Oftast stämmer detta inte överens med verkligheten.

I riskutbildning för B-behörighet är det obligatoriskt att belysa vikten av att placera bästa däck bak för att undvika sladd och sidokollisioner. Vid halt väglag är detta särskilt viktigt.

4.3 Demonstration - välthytt

I trafikövningsplatsens säkerhetshall fick kursdeltagarna prova hur det känns att "välta" med en lastbil i en så kallad välthytt, vilken lutar cirka 80 grader och därmed ligger nästan helt på sidan. Med hjälp av välthyttan fortsatte momentet om olycksrisker från teoripasset och i samband med demonstrationen belystes risken att skadas allvarligt eller omkomma under färd med lastbilen, samt bilbältets funktion vid olyckor. I välthyttan fick deltagarna uppleva de krafter som uppkommer vid en vältolycka och gavs därmed möjlighet att motivera sig själva till att alltid använda bilbältet.

5 Fallstudie

Här redovisas den utvärdering som gjorts av riskutbildningen. I denna har ingått enkät, gruppdiskussioner och uppföljande telefonintervjuer.

5.1 Enkät

I enkäten ingick två avsnitt:

- På mitt jobb har medarbetarna följande engagemang i säkerhetsfrågor.
- Min egen prioritering och upplevelse av risker och säkerhet.

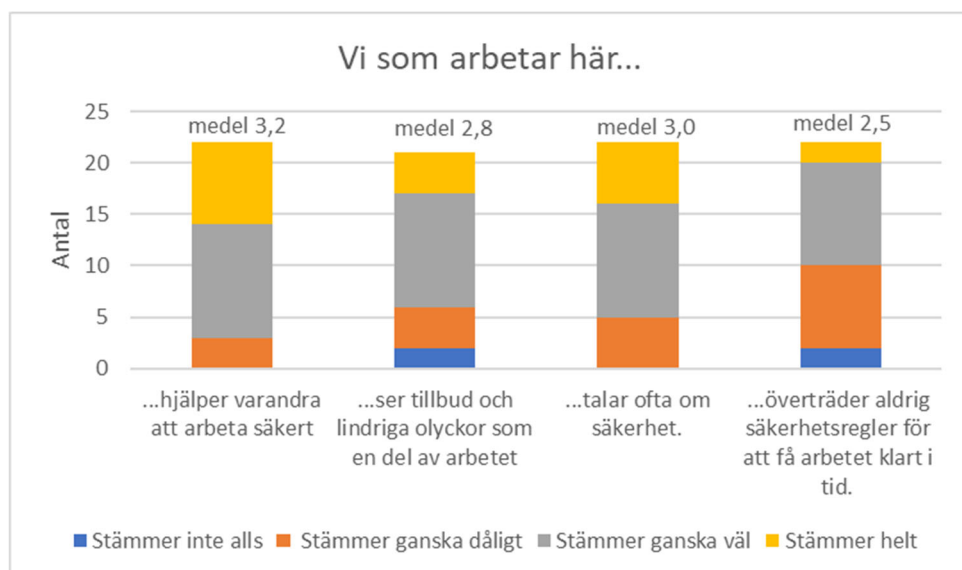
De efterföljande påståenden besvarades på en skala med följande alternativ:

1. Stämmer inte alls
2. Stämmer ganska dåligt
3. Stämmer ganska väl
4. Stämmer helt

5.1.1 Medarbetarnas engagemang i säkerhetsfrågor

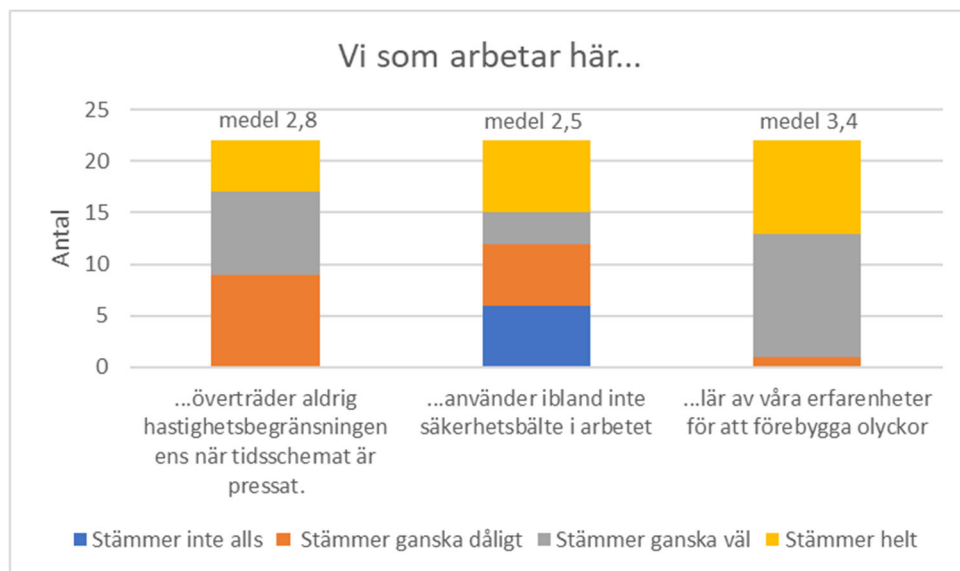
I de följande diagrammen: Figur 1, Figur 2 och Figur 3 redovisas svaren på medarbetarnas engagemang i olika säkerhetsfrågor. Dessa enkätfrågor fanns bara med i den inledande enkäten innan riskutbildningen startade.

Deltagarnas uppfattning är att det stämmer ganska väl eller stämmer helt att medarbetarna på deltagarens arbetsplats hjälper varandra att arbeta säkert och ofta talar om säkerhet (stapel 1 och 3 i Figur 1). Det finns dock ett fåtal som anger att detta stämmer ganska dåligt. Tyvärr är det en större andel som ser tillbud och lindriga olyckor som en del av arbetet (stapel 2 i Figur 1). Då knappt hälften av deltagarna anger att det stämmer inte alls eller ganska dåligt att medarbetarna aldrig överträder säkerhetsregler för att få klart arbetet i tid, innebär det att en stor grupp ibland överträder säkerhetsreglerna (stapel 4 i Figur 1).



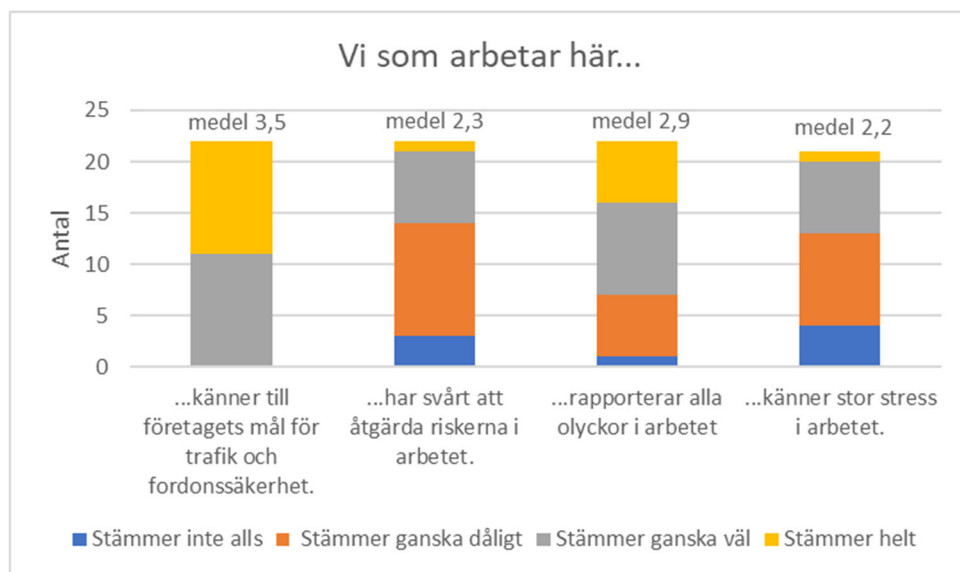
Figur 1. Medarbetarnas engagemang i säkerhetsfrågor, tolkat av deltagarna på riskutbildningen. Medelvärde på en skala 1-4, från stämmer inte alls till stämmer helt.

När det gäller att överträda hastighetsbegränsningen anger mer än hälften att det stämmer ganska väl eller helt att medarbetarna aldrig överskrider den ens när tidsschemat är pressat (stapel 1 i Figur 2). Av deltagarnas svar framgår att knappt hälften tycker att det stämmer helt eller ganska väl att man på arbetsplatsen ibland inte använder säkerhetsbälte i arbetet (stapel 2 i Figur 2). Däremot svarar nästan alla att det stämmer ganska väl eller helt att man på arbetsplatsen lär av sina erfarenheter för att förebygga olyckor (stapel 3 i Figur 2).



Figur 2. Medarbetarnas engagemang i säkerhetsfrågor, tolkat av deltagarna på riskutbildningen. Medelvärde på en skala 1-4, från stämmer inte alls till stämmer helt.

Deltagarna känner till sitt företags mål för trafik och fordonssäkerhet, det instämmer alla deltagarna i (stapel 1 i Figur 3). Drygt en tredjedel instämmer i att medarbetarna har svårt att åtgärda riskerna i arbetet (stapel 2 i Figur 3). Ungefär två tredjedelar instämmer i att man rapporterar alla olyckor i arbetet (stapel 3 i Figur 3). Mer än hälften (62 %) tycker inte det stämmer eller stämmer ganska dåligt att medarbetarna på arbetsplatsen känner stor stress i arbetet (stapel 4 i Figur 3).

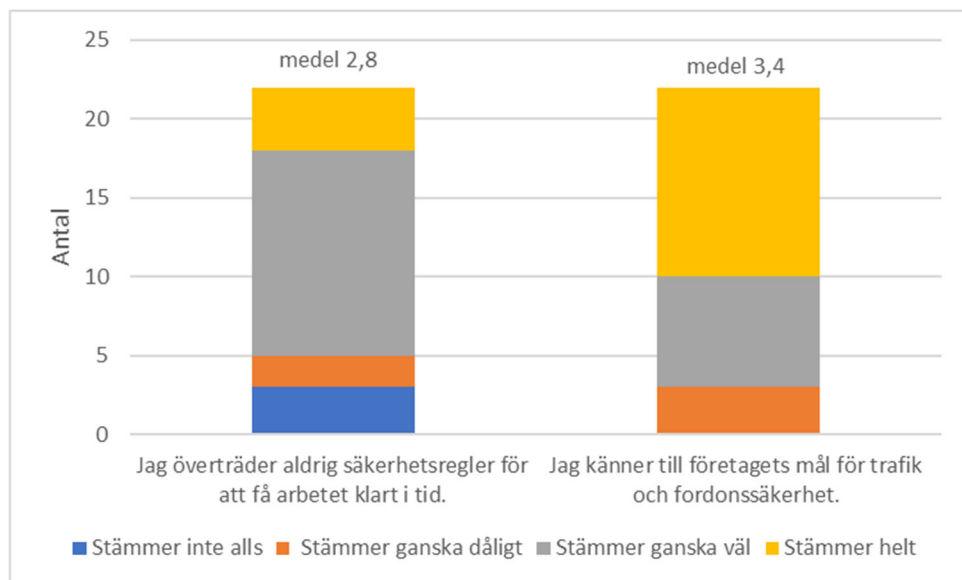


Figur 3. Medarbetarnas engagemang i säkerhetsfrågor, tolkat av deltagarna på riskutbildningen. Medelvärde på en skala 1-4, från stämmer inte alls till stämmer helt.

5.1.2 Deltagarnas prioritering och upplevelse av risker och säkerhet

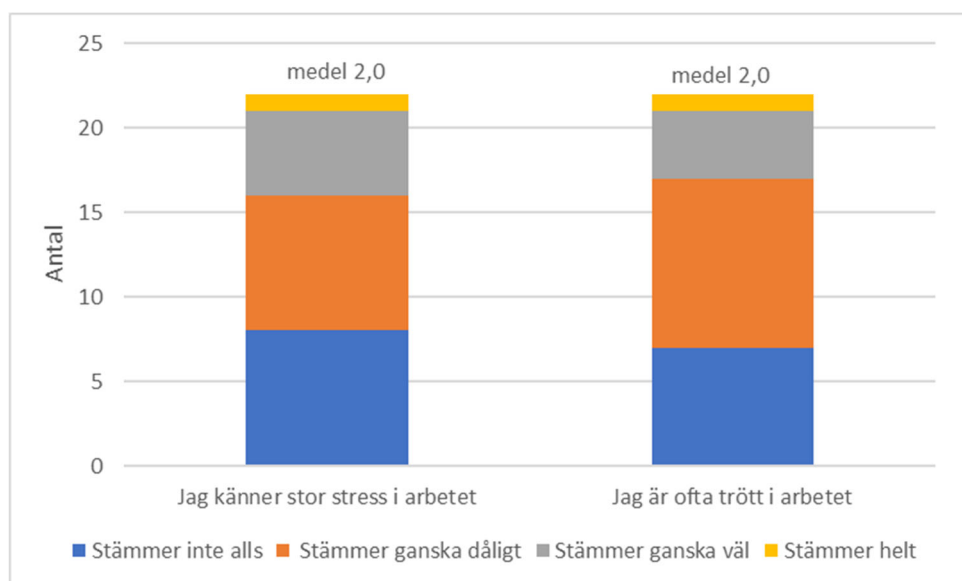
Fyra av frågorna under detta avsnitt ställdes bara i den inledande enkäten, resterande åtta även i den uppföljande telefonintervjun.

Tre fjärdedelar av deltagarna instämmer i att de aldrig överträder säkerhetsregler för att få arbetet klart i tid (stapel 1 i Figur 4). Vilket är betydligt bättre än motsvarande fråga som avsåg medarbetarnas säkerhetsbeteende (se figur 1 stapel fyra). De flesta uppger att de känner till företagets mål för trafik och fordonssäkerhet (stapel 2 i Figur 4). Dessa frågor ställdes inte i den uppföljande telefonintervjun.



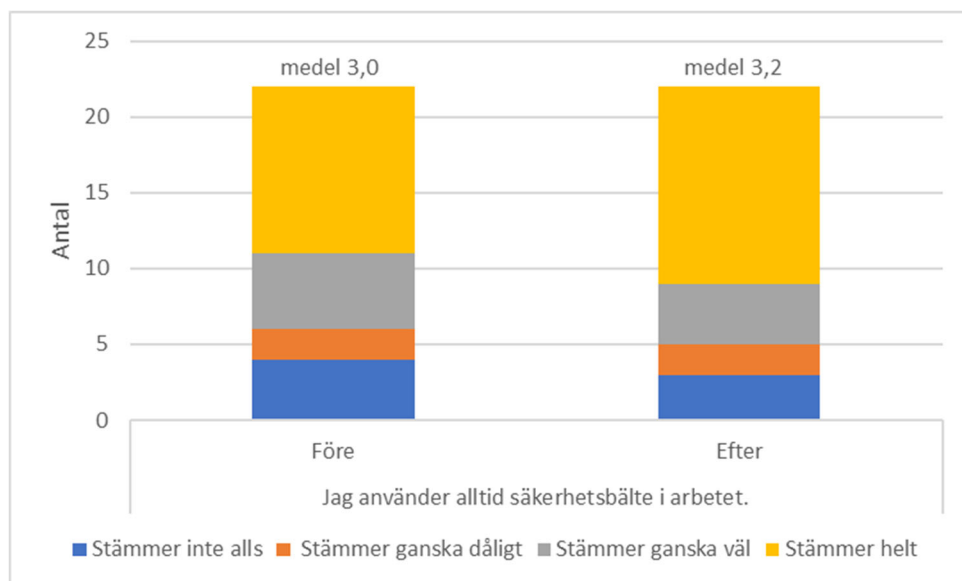
Figur 4. Deltagarnas överträdande av säkerhetsregler och kännedom om företagets mål för trafik och fordonssäkerhet. Medelvärde på en skala 1-4, från stämmer inte alls till stämmer helt.

Av svaren i den första enkäten framgår att omkring tre fjärdedelar inte känner stor stress i arbetet eller inte ofta är trötta i arbetet, se Figur 5. Dessa frågor ställdes inte i den uppföljande telefonintervjun.



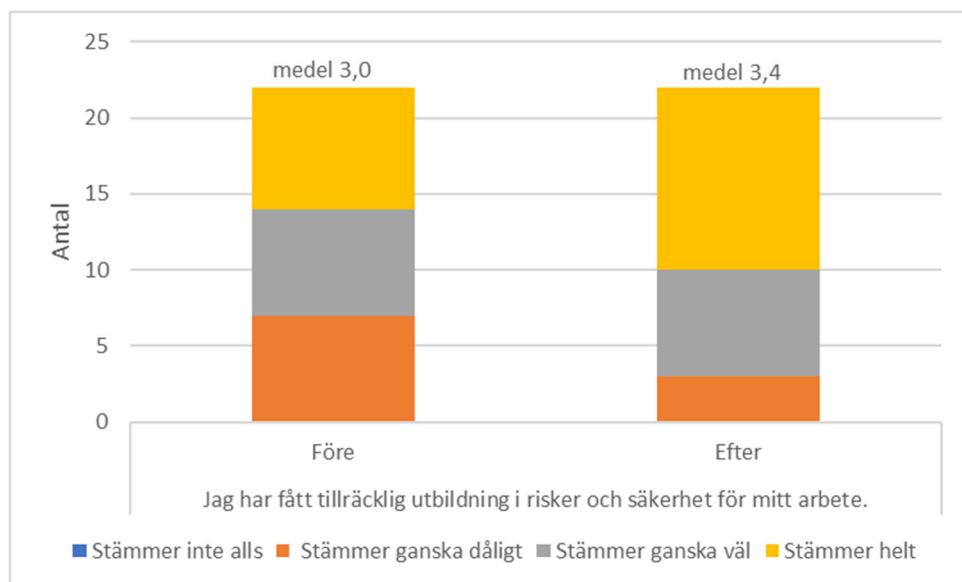
Figur 5. Deltagarnas känsla av stress och trötthet i arbetet. Medelvärde på en skala 1-4, från stämmer inte alls till stämmer helt.

En något större andel av deltagarna uppger efter riskutbildningen att de alltid använder säkerhetsbälte i arbetet, se Figur 6. Men det finns även i enkäten efter utbildningen flera som inte alltid använder säkerhetsbälte i arbetet. Flera av dessa är troligen deltagare som kör sopbil och därmed inte använder bälte när de kör inom områden och gör stopp mycket ofta. Detta framkommer i telefonintervjuerna, se avsnitt 5.3.



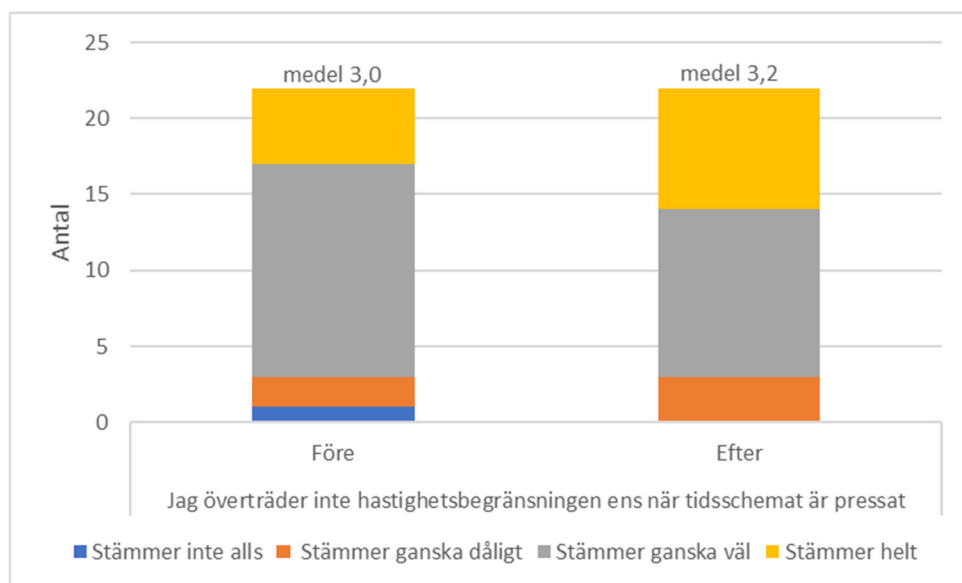
Figur 6. Deltagares svar på "Jag använder alltid säkerhetsbälte i arbetet". Medelvärde på en skala 1-4, från stämmer inte alls till stämmer helt.

Deltagarna instämmer i högre utsträckning efter riskutbildningsdagen i att de fått tillräcklig utbildning i risker och säkerhet för sitt arbete, se Figur 7.



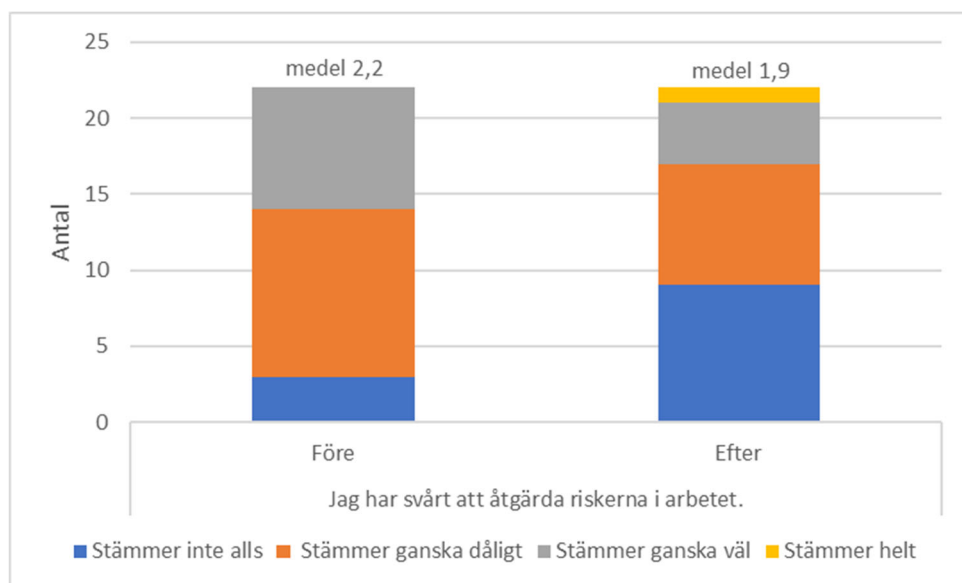
Figur 7. Deltagares svar på "Jag har fått tillräcklig utbildning i risker och säkerhet för mitt arbete". Medelvärde på en skala 1-4, från stämmer inte alls till stämmer helt.

En större andel av deltagarna anger efter riskutbildningen att de instämmer helt i att de inte överträder hastighetsbegränsningen ens när tidsschemat är pressat, se Figur 8.



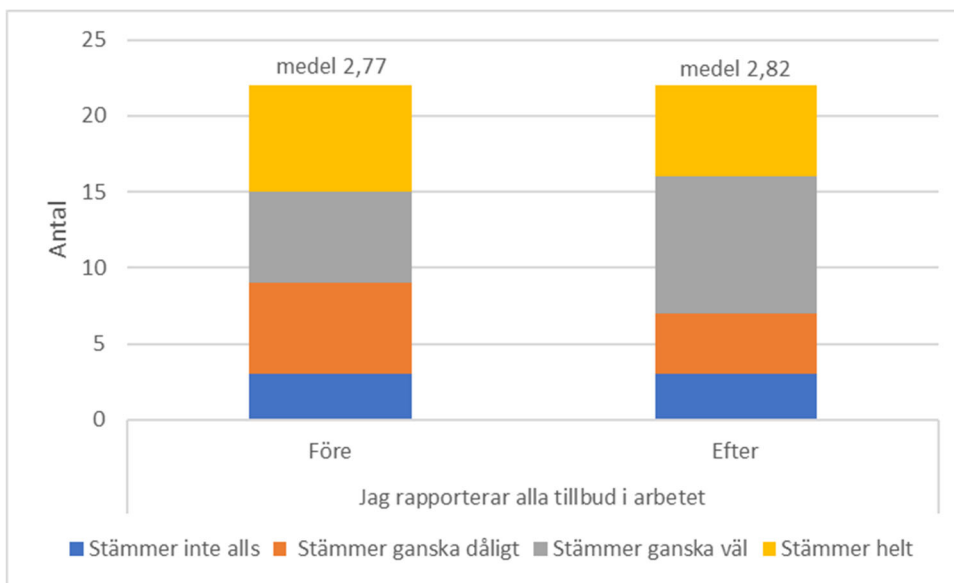
Figur 8. Deltagares svar på "Jag överträder inte hastighetsbegränsningen ens när tidsschemat är pressat". Medelvärde på en skala 1-4, från stämmer inte alls till stämmer helt.

En större andel av deltagarna svarar efter riskutbildningen att det inte alls stämmer att de har svårt att åtgärda riskerna i arbetet, se Figur 9, vilket är positivt.



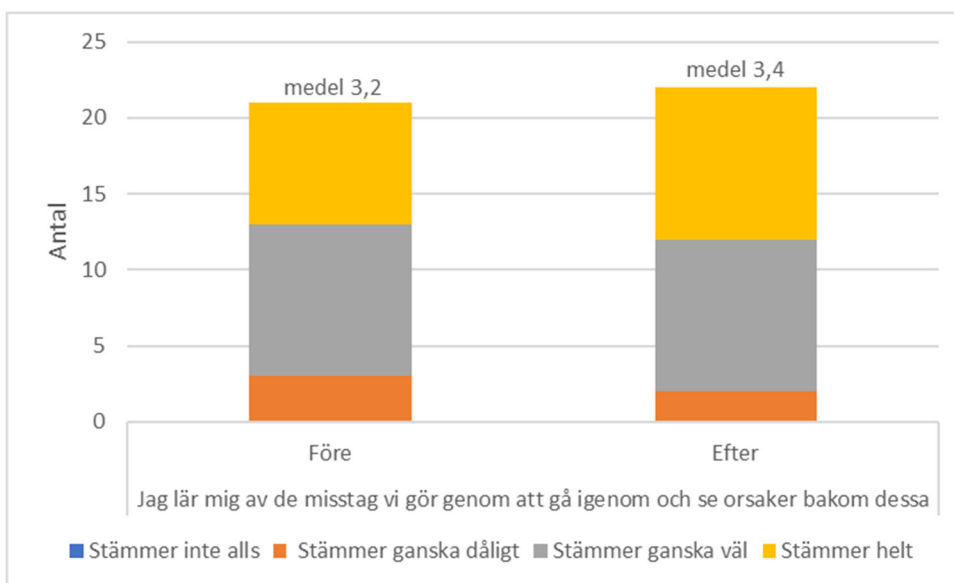
Figur 9. Deltagares svar på "Jag har svårt att åtgärda riskerna i arbetet". Medelvärde på en skala 1-4, från stämmer inte alls till stämmer helt.

Svaren på påståendet som gällde rapportering av alla tillbud i arbetet, förändrades något litet genom att fler svarar "stämmer ganska väl" istället för "stämmer ganska dåligt", se Figur 10.



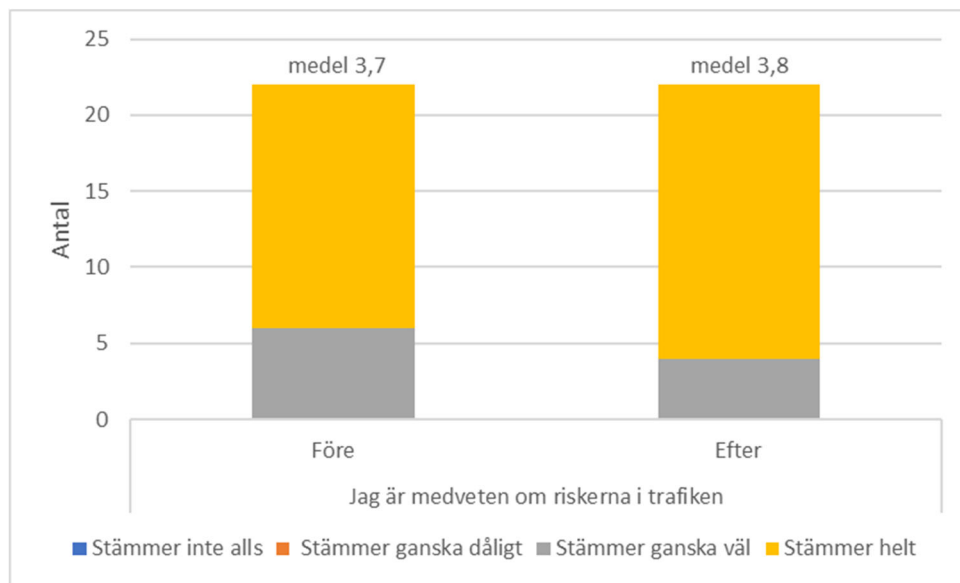
Figur 10. Deltagares svar på "Jag rapporterar alla tillbud i arbetet". Medelvärde på en skala 1-4, från stämmer inte alls till stämmer helt.

Ett par deltagare ytterligare instämmer efter riskutbildningen i att de lär sig av de misstag de gör genom att gå igenom och se orsaker bakom dessa, se Figur 11.



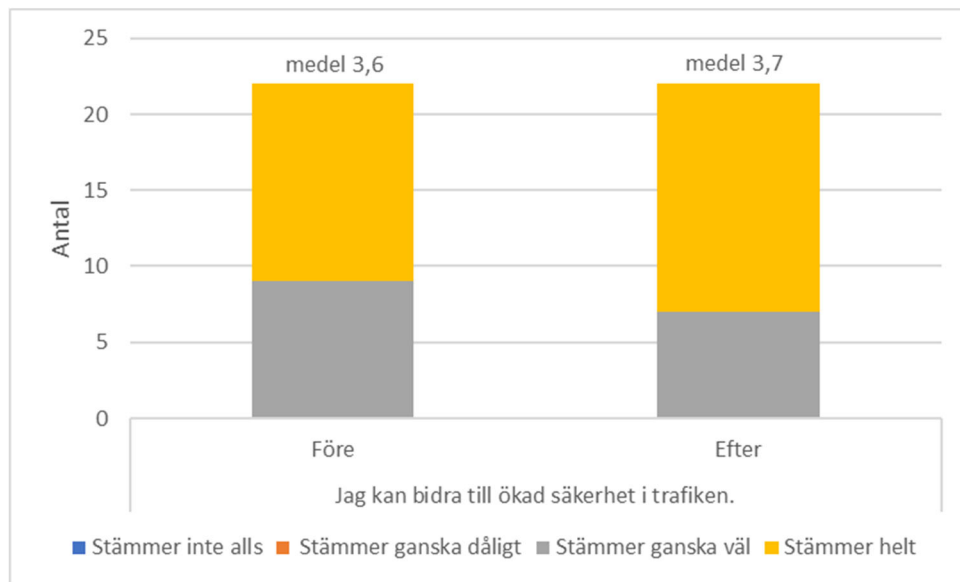
Figur 11. Deltagares svar på "Jag lär mig av de misstag vi gör genom att gå igenom och se orsaker bakom dessa". Medelvärde på en skala 1-4, från stämmer inte alls till stämmer helt.

Alla deltagarna anser att det stämmer ganska väl eller mycket väl att de är medvetna om riskerna i trafiken, se Figur 12. Detta visar att många redan innan utbildningen har en hög riskmedvetenhet. I svaren efter riskutbildningen är det ett par deltagare ytterligare som svarar att det stämmer helt.



Figur 12. Deltagares svar på "Jag är medveten om riskerna i trafiken". Medelvärde på en skala 1-4, från stämmer inte alls till stämmer helt.

Två av deltagarna har efter riskutbildningen flyttat sin position från "stämmer ganska väl" till "stämmer helt" när det gäller påståendet om att de kan bidra till ökad säkerhet i trafiken, se Figur 13.



Figur 13. Deltagares svar på "Jag kan bidra till ökad säkerhet i trafiken". Medelvärde på en skala 1-4, från stämmer inte alls till stämmer helt.

5.2 Gruppdiskussioner

Efter att ha kört på halkbanan samlades deltagarna för att genomföra en gruppdiskussion.

Gruppdiskussionen leddes av en forskare från VTI som med hjälp av en frågeguide (se bilaga 3) ledde diskussionen, där samtliga fick komma till tals. Samtalet spelades in och transkriberades för att därefter sammanställas gruppvis, men även gemensamt för de två grupperna. I texten nedan förekommer ett flertal citat för att åskådliggöra att det är deltagarnas åsikter som ger innehållet i diskussionen.

5.2.1 Resultat för grupp 5/10

Den starkaste upplevelsen från dagen var den lilla skillnaden i hastighet som avgjorde om de klarade kurvtagningen på halt väglag. "Det är så fascinerande att 1 km kan göra så stor skillnad". Denna erfarenhet var ny för de flesta, eftersom endast två deltagare hade tidigare erfarenhet av halkkörning med tungt fordon. Deltagarna konstaterade också att däckkvalitet gav ett stort utslag på bromssträckan. Flera olika typer av fordon hade använts och deltagarna hade uppskattat ännu fler olika typer av lastbilar.

Två deltagare framförde att halkkörningen skulle kunna minska respekten för halka. "Det är väl jättebra att köra halka men har man inte gjort det så har man väldig respekt för det [halt väglag], jag tror man tog det lugnare om man inte har gjort det [halkkörningen]". "Jag körde upp Toyotan i 90 nu på slutet och det är ju risk att man får övermod av det, för det gick ju hur bra som helst". Men då deltagarna nu säger sig förstått att det är så liten skillnad i hastighet som påverkar, så tänker de ta det lugnt om underlaget är halt. På halkbanan anser de sig veta var svårigheterna är, men i verkligheten är det mer förrådiskt.

Den näst starkaste upplevelsen av dagens övningar var att de håller för korta avstånd till framförvarande fordon. "Man har ju lärt sig att avståndet man ligger och kör i är ju för nära, den framför kan ju bromsa utan anledning". En övning genomfördes där en lastbil följde tätt bakom kursledaren som körde före i en personbil, och plötsligt bromsade tvärt. "Vi stod jämte bara några meter från lastbilen, man fick rygga undan". De upplevde det som mer verkligt, än att bara läsa eller höra om det. "Så står den lille bilen jämte den stora lastbilen och hade han kört på så hade det bara blivit skit kvar". Den sista halkövningen handlade om en undanmanöver, där några förare fick uppleva hur bilens tekniska system tog över. "Så när man redan har koll på den så tar tekniken över". Någon påpekar att man behöver lära sig sitt fordon, framförallt om man fått ett nytt.

Förmiddagens teoripass fick följande kommentar. "Sådant lär vi oss inte på YKB, där går man bara igenom siffrorna". De uppskattade att det var ingående, och att man redogjorde för orsaker bakom olyckor. På YKB-utbildningen informerade de bara om antal olyckor. "Det är ju bara siffror, här är det mer varför". Deltagarna uppskattade eftermiddagen mest, med praktiska övningar. "Då man testar olika hastigheter och avstånd i verkligheten, då kommer man ihåg det". De jämförde med YKB-utbildningen där man föreläser och beskriver. "Idag såg man verkligen vad det hade för effekt, så man tar åt sig det lite mer".

Under förmiddagen togs självvärdering upp och kursledaren hade påpekat att nästan alla överskattar sin egen körförmåga (se avsnitt 4.1). På en femgradig skala skulle de flesta kursdeltagarna sagt att de låg på 4,3, vilket innebär att de såg sig som nästan felfria förare. På frågan om hur deltagarna nu efter utbildningen värderar sin körskicklighet svarar flera mellan 3 och 4, alltså lägre, och säger att de alltid skulle kunna bli bättre. De tävlar inte mot någon annan än sig själva. "Med många år i branschen har man byggt upp ett självförtroende så 4,9", säger någon (skratt).

Deltagarna ansåg att det är svårt att tala öppet med kollegor om att de kör för fort. "Att säga till någon att han kör dåligt är ju som att sparka honom på benet". De anser att de räddar folk dagligen och att det är andra som kör uselt. De skulle bli omkörda om de höll hastighetsgränsen hela tiden, så det finns många kollegor som kör för fort. De tror inte på att de skulle kunna föregå och sänka farten, de tror inte att det fungerar. "Jag tror det blir irritation hos de andra bilisterna och jag tror det blir värre". Å

andra sidan påpekar en annan deltagare: "jag har inte mer betalt för att köra fortare, brukar jag säga, för det är ganska skönt att lägga sig i 80 på motorvägen och åka i lugn och ro".

De upplevde sig redan innan utbildningen ha en god riskmedvetenhet. "Det spelar ingen roll om det är halt eller inte, vi måste vara beredda hela tiden med den lasten vi har". "Något som jag tar med mig från det innan vi gick ut [teorin], är att det inte alltid är bättre att sitta i en lastbil om man krockar". Detta var en nyhet, för tidigare tänkte de att de satt säkert i hytten. Diskussionen kommer in på bältesanvändningen, och det är långt ifrån alla som använder bälte i arbetet.

Deltagarna ansåg att denna kurs skulle ingå i YKB-utbildningen, främst den praktiska delen på halkbanan så att alla ser att 1 km gör skillnad då det är halt. "Praktiska grejer är det man kommer ihåg". De hade velat se fler nyanställda bland kursdeltagarna och att andra yrkesgrupper såsom hantverkare också får fortbildning. De flesta anser att dessa utgör en stor fara i trafiken. "De är ofta stressade med en kaffekopp i ena näven och telefonen fastklämd". De vill också att alla som tar B-körkort får se hur det är att sitta i en lastbil för att förstå döda vinkeln. "Nollvisionen är ett skämt då politikerna tar bort trafik [-undervisning] så att det inte är obligatoriskt i skolan". För att öka säkerheten behöver de som går och cyklar få bättre kunskap.

Deltagarna efterfrågar krav på byggarbetsplatser, där det är alldeles för trångt och med obehöriga som springer runt. De tycker även att det är bra att det finns portaler med blinkande ljus som varnar cyklister för lastbilar vid byggen. Sverige är ett u-land då det gäller säkerhet och regler. Här får lagöverträdelse inga konsekvenser, men i Norge hade det lett till höga böter, säger de. De anser att problemet är att alla har så bråttom, hela samhället är stressat. "Alla triggas varandra och varför ska jag sköta mig om han kör som en idiot?". Deltagarna säger att många kör och pratar i telefonen. "Vi ser det så tydligt, vi ser rakt ned i bilarna. Mer än varannan bil sitter med telefon eller så ligger den på benet". Att trafikpoliserna har minskat i antal, anser deltagarna är allvarligt för trafiksäkerheten. De anser att det är många som fuskar och inte blir kontrollerade. De ger exempel på hur man kan köpa teknik för att manipulera färdskrivaren samt att man kan köpa körkortsidentiteter. Förr fanns det riktiga yrkesmän, det har man fördärvat nu genom att säga att det är enkla jobb, ansåg en deltagare.

Förr fanns det äldre som kunde stötta, men idag finns inte det, nu får man lära sig själv. De unga känner stress för att bilen måste rulla hela tiden. Men det finns ändå en stor gemenskap i yrket och man hjälper varandra oavsett vilket åkeri man jobbar för. Flera deltagare ansåg att det är pengarna som styr. "Man får inte jobba på ackord då man kör lastbil, men bilen får gå på ackord och det gör alla centraler, för du kör på last- eller tonpris. Du får betalt för mängden last du kör från A till B. Kör man med överlast så tjänar man ännu mera pengar". Det är ingen som kontrollerar och deltagarna anser att det borde vara ett tjänstemannaansvar och ett beställaransvar. Det är de stora företagen som pressar priserna. "Många körningar kräver ju att du kör för fort och lastar överlast, annars går du back den dagen". Offerterna baserar sig på att någon har räknat på en dator hur lång tid det tar, och de tar inte med att det finns trafik och dagliga köer, "då börjas det fuskas med raster".

De flesta av deltagarna uppgav att de inte hade några arbetsplatsträffar på företaget där de pratar om trafiksäkerhet. "Nej det kommer bara till åkaren och stannar där". En åkare säger att det inte får bli mer skullkravs-utbildningar, för dagens marginaler har inte mer utrymme. De skulle önska att YKB-utbildningen blev mer praktisk, det är bättre än teori, "än att sitta och glo på någon som bara pratar".

5.2.2 Resultat för grupp 12/10

Även för gruppen den 12/10 var den starkaste upplevelsen att det var så få km/tim som avgjorde om man klarade halkkörningen. "Jag blev lite förvånad över att det var så få kilometer som spelar så stor roll då det är halt, det var en ögonöppnare". Det var första gången med halkkörning i tungt fordon för alla utom en deltagare. "Det är tredje gången jag går det här. Jag har gjort [det] både med buss och lastbil en gång. Det känns jättebra".

Det näst viktigaste var betydelsen av att hålla avstånd, samma som i första gruppen. "Det här testet med att ha ett rep bakom för att se hur långt avståndet emellan är, det borde ingå i vanliga körkortet också för att förstå hur lång stoppsträckan är". De poängterade att hur stort avstånd man än tror att

man ska ha, är det mer man behöver för att det ska vara ett säkert avstånd emellan fordonen. Deltagarna beklagar att det alltid är någon som kör in och tar säkerhetsavståndet, så i stan går det inte att ha luckan. Flera deltagare säger att det var speciellt lärorikt med bromssträckan, "nu ser man det i verkligheten, man lär sig bäst i praktiken". "Jag tar åt mig att jag måste hålla mina avstånd, och det är hastighet också".

Denna grupp pratade mycket om att däcken spelar stor roll i halkan. Här förs en diskussion om dubbdäck eller ej, samt när de ska bytas och hur man sätter en gräns om däcken är dåliga när man ska köra iväg. Flera deltagare uppger att de ska ändra sitt sätt att tänka när de ska sätta på däcken på sin privata bil. Någon ansåg att det är små rattörelser man ska göra då det är halt, för det gick ju åt skogen om man rattade för mycket.

De flesta ansåg att det praktiska under eftermiddagen var bäst. "Jag tyckte det var intressant att vi fick pröva på både lastbil och personbil, så man förstår att 70 km/tim med personbil är inga problem, men ingen chans med en sopbil, att det är stor skillnad på tungt fordon och personbil". Halkkörningen skulle vara något som man bakar in i YKB-utbildningen, ansåg de. Teoriutbildningen på förmiddagen var en upprepning av YKB-utbildningen. De föreslår att man kan göra ett paket av denna utbildning och eco-driving för "de andra kurserna som vi måste gå, kan vi inte påverka, det är bara att lyssna och läsa vad man ska äta och lyfta ordentligt och kunna reglerna". Med det som de lärt sig idag kan de faktiskt påverka varje dag, för människor och miljö som de har runtomkring sig. Här har de lastbilarna med sig och de kan påverkas för att bli bättre förare.

Det är de andra trafikanterna som utgör den största risken i trafiken, särskilt cyklisterna. En annan deltagare anser att säkerhet handlar om planering. "När jag kör i jobbet är det väldigt mycket planering, om det är nedförsbacke kanske man väntar högst upp om det kommer en personbil". Ytterligare en deltagare påpekar "att man kan se vad som ska hända, att man är duktig på att läsa trafiken". Flera anser att det är stress som gör att man missar. "Om man ska passa en tid eller har missat något, då är man inte lika fokuserad och kör lika aktivt. Vi har ett beting som vi ska ha kört in, innan vi är klara". En deltagare berättar att hans yrkesliv blev mycket lugnare då han började köra med släp. "Det är tungt och man får planera mer då man kör. Jag är torsk på eco-driving så jag tycker det är jätteroligt, och tävlar med mig själv. Dynafleeten är en utmaning, den mäter hur hårt jag bromsar och hur man kör, så får man poäng och ligger man mellan 98-100 är man nöjd".

En deltagare säger att det är mycket stressigt att köra sopbil, omedvetet. Även om föraren har planerat så kan något hända och de får ändå göra resten av arbetsuppgifterna, vilket de inte vill genomföra på övertid. "Man vill ligga före hela tiden och det blir väldigt stressigt". Det är andra som planerar körningen, och räknar i en dator på hur snabbt förarna ska arbeta. Men mycket kan ju hända i trafiken och det tas inte med i beräkningarna, anser förarna.

När denna grupp kommer in på självvärdering, säger flera deltagare att de bedömer sig själva som förare till 4,3 (på en skala 1-5), vissa anser sig vara 5:or (skratt). Deltagarna anser att det är väldigt lätt att köra för fort, detta behöver de jobba med själva. "Vi kör ju på småvägar och man behöver hela tiden tänka på farten och automatiskt blir avstånden bättre". Hastighetsanpassning är extra viktig vid vinterväglag, anser flera.

På frågan om de kan påverka säkerheten, svarar en deltagare att det handlar om att låta bli att tänka på de som kör bakom och att köra i sitt eget tempo, "fast det blir en och annan som blir upprörd och hetsar upp sig och gör ett dåligt beslut i stället, så det finns en risk med att ta det lugnt i trafiken". En annan deltagare säger att han också skulle påverkas om han såg en sopbil köra sakta (skratt) "vad är det för fel på den där" (skratt). En tredje deltagare svarar "Jag kan inte säga så mycket när chefen sitter med" (skratt).

På frågan om hur ofta man pratar om säkerhet svarar de helt olika. Någon säger varje dag, en annan säger att det gör de inte alls, och en tredje säger: "om det händer något, inte annars" och tillägger att "vi påminner och varnar varandra, men diskuterar inte på lunchen". Det är viktigt att kommunicera, att man vågar säga till om det är något som inte stämmer. "Ofta är det mycket snack i korridorerna, tyvärr

måste man våga lyfta fram det”, säger den som arbetar med arbetsmiljöfrågor. Ingen vill i diskussionen riktigt svara på om de använder bälte. På frågan om de kan säga till sin kollega säger de: ”Jag säger till när de kör fel vägar för det ser dumt ut för företaget”. ”Jag säger till för jag har ett par chaffisar som kör för fort och ett par som tycker om att sitta på bältet istället för att ha det på sig. Jag säger till, men det ändras inte”.

En deltagare påpekar att säkerhet måste förändras med tvång. ”Vi som kommer hit har ju ett intresse av det, man tänker på det redan innan, och så blir det en påminnelse. Medan de som inte bryr sig kommer inte på det här, men skulle det varit i YKB så är man ju tvungen”. På frågan om de försöker påverka nyanställda kollegor svarar de: ”Det är klart att man tipsar dem, men gör de inte som den chauffören de har åkt med? De åker ofta med fel personer vid upplärningen, den som har jobbat längst och kan mest, men också skiter i mest också, för att han blivit för varm i kläderna”. Det är tvärtom hos mig, säger en annan deltagare, ”den som jobbat längst är bäst”.

Gruppen pratar om att kommunen [beställaren] ställer krav på att företagen själva ska reglera sin hastighet. ”Det sitter redan teknik i bilen, det är en uppkoppling, de får data”. Den som är ansvarig på jobbet, tar ut listor och ser om någon har kört 110, så kommer det som en avvikelse. De skriver ut rapporten och tar det med vederbörande, som får skriva på att han har blivit tillsagd och fått en varning. ”Jag tror det blir svårt för dem att bevisa vem som har kört”. ”Då blir det tvång på att man måste vara inloggad i sin bil”. De nämner också att vissa åkare har bonussystem, så om man sparar bränsle får man dela 40/60 av vinsten. Andra har en skadebonus, och de delar på det som blir över.

Apropå att förarna ska övervakas tar någon upp att det är mycket schaktkörning där man beräknar ton och att det blir stressigt i en sådan situation. ”I en upphandling så tar de alltid den billigaste då de räknar på 16 ton varje gång och blir det 15 ton så får man köra fler gånger, då går det back. Det är Trafikverket som är kunden/beställaren”. ”Du ska vara fullastad men inte över det, du har en risk som hänger över dig, men ligga så nära hela tiden för att få betalt för din körning. Du vill inte bli bötfälld. Det hetsar ju dig att köra snabbare så att man hinner fler vändor. Det hänger på vilka vägar man tar”. Förarna anser att upphandling är skrivbordsprodukter, det är någon som bara gått en skola och inte vet hur verkligheten ser ut, som gör upphandlingen. ”Det har blivit två olika världar, datavärlden och verkligheten, man måste få in de andras kunskap också”. Deltagarna säger att det hela tiden är överhängande krav som de ska klara av så det är inte konstigt att folk blir stökiga i trafiken.

5.2.3 Gemensamt för båda grupperna

Som framgår av resultatet var de två grupperna mycket samstämmiga. Nedan följer några gemensamma sammanfattande punkter från gruppdiskussionerna.

- Båda grupperna tar med sig erfarenheter från halkbanan, att det bara skiljer på några få km/tim för att klara av en kurva i halka. Likaså att de håller för korta avstånd till framförvarande bilar.
- De uppskattar den praktiska körningen där de kan uppleva och lära sig i verkligheten med de egna fordonen. De är mindre intresserade av klassrumsundervisning eller teori så som i YKB-utbildningen.
- De ser riskerna till stor del utanför sig själva, hos andra trafikanter. Det är också andra trafikanter som kommer att bli irriterade om lastbilsförarna skulle sänka hastigheten. Deltagarna ser därför en risk med att ta det lugnt i trafiken.
- Det finns inte tid att säkerhetsmässigt stödja nya förare, det är pengarna som styr. De upplever att de har svårt att påverka trafiksäkerheten.
- De tror att säkerhet måste påverkas med tvång och böter. Här saknas poliser, kontroller och strängare regler. Att påpeka andras körbeteende är svårt, liksom att vara självkritisk. Lastbilsförargruppen har i viss mån förlorat stolthet, eftersom yrket nedvärderats och klassas som enkelt.

- Bägge grupperna tar upp frågor som handlar om säkerhetskultur och att man i realiteten kör på ackord, att upphandlingssystemet leder till för snåla avtal som för med sig överlast och hastighetsöverträdelser. Man upplever sig tvungen att prioritera produktion före säkerhet.
- Många för fram att det är stressigt, att man måste ligga före schemat för att parera om det blir störningar i trafiken. Beräkningar på vad yrkesföraren ska hinna med, är en orealistisk skrivbordsprodukt.
- De är alla nöjda med riskutbildningen som de tycker borde vara en del av YKB-utbildningen. I den teoretiska YKB-utbildningen skulle vissa delar kunna bytas ut mot mer praktiska övningar, som exempelvis halkkörning och demonstrationer som de fått uppleva i denna kurs. Om man däremot kan utvidga det totala antalet fortbildningstimmar är mera tveksamt.

5.3 Uppföljande telefonintervjuer

I riskutbildningarna deltog sammanlagt 22 personer. Samtliga har inom ungefär en månads tid kontaktats på telefon och besvarat en kortare telefonintervju, se bilaga 4. Deltagarna besvarade även återigen några av de frågor som ingick i enkäten under utbildningsdagen, se avsnitt 5.1.2.

5.3.1 Hur upplevde du riskutbildningen?

Båda gruppernas totala upplevelser av utbildningsdagen var att den var väldigt bra och givande, intressant och lärorik, samt att det gavs mycket viktig information. Någon uttryckte att riskutbildningsdagen överträffade förväntningarna med råge, att det var värt att sätta av en lördag för denna utbildning, och att den också var rolig. Man önskade att alla som kör lastbil skulle få göra denna kurs, och ta del av och ta till sig innehållet.

Deltagarna tyckte att upplägget av hela dagen var bra, att det var bra med både teoretiska och praktiska delar. De praktiska delarna framhölls dock som mest betydelsefulla, speciellt som dessa inte finns i YKB-kurserna. Det var också de praktiska delarna som de mest kom ihåg. Någon upplevde att det under hela dagen, ända från inbjudan, fanns en känsla av att "allt är lastbilarnas fel", den bild som finns i trafiken bland gemene man och i media. Kursledaren framhöll dock att de som lastbilsförare är duktiga eftersom de kör så mycket.

Deltagarna tyckte också det var bra att det var en mindre grupp. Det kunde dock bli lite spretande eftersom en del inte hade kört lastbil under så lång tid och andra hade kört i många år. Det kan därför vara svårt att göra en utbildning som passar alla.

Jämförelser gjordes med YKB-utbildningen, där man inte tyckte att man lär sig så mycket, och där det bara är teori. På riskutbildningen tog man åt sig mer. Det man får se hända i verkligheten kommer man ihåg till skillnad mot att läsa siffror i en bok, uttryckte några.

Teoretiska delar

En av de intervjuade sa: "Var det några teoretiska delar?" Det kan tolkas som att teorin inte var betungande, utan värdefull och även uppblandad med diskussion och prat mellan deltagarna.

Flera tyckte att det var mycket bra att man fick förmedlat vad som händer om lastbilen krockar, att man fick 'aha'-upplevelser. Materialet som användes var bra, på en lagom nivå och inte alltför ingående. Teorin var dock mer ingående än vad den brukar vara i YKB-utbildningen, exempelvis när det gäller lastbilsolyckor, men här fanns det även med vad orsakerna är. Att det visades olika filmklipp under teoripasset upplevdes som positivt, samt att kursledaren gav en massa verklighetsbaserade exempel. Exemplet kunde man jämföra med sina egna erfarenheter. Likaså att man pratade om hur folk anser sig vara i trafiken. Det var bra att få prata av sig om hur man uppfattar olika situationer. Någon nämnde hur han tog till sig det som sades om hastigheter, att det går för fort i trafiken, inklusive bland yrkesförare av tunga fordon.

Praktiska delar

De praktiska delarna upplevdes som "fruktansvärt lärorika". Ett fåtal av deltagarna hade gjort liknande halkövningar med sina företag tidigare. Det blev ändå överraskande, speciellt att man även i låga hastigheter kan kana så mycket. I verklig trafik är det mer blandat mellan snö, is och torrmark, men att få uppleva hur det släppte på halkbanan är en grund för hur det skulle kunna vara. Även den som kört lastbil i 20 år fick 'aha'-upplevelser av att se bromssträckor och att 1 km/tim kan betyda så mycket. Det man framför allt i gruppen den 12/10 lärde sig om att sätta bästa däcken bak var också betydelsefullt.

Just att få köra halkkörning under ordnade förhållanden var viktigt för de flesta. Någon lyfte fram att hon önskade att hon fått prova på detta innan, eftersom hon tvingats köra i trafiken med lastbil när det varit halt på vintern. En annan uttryckte att hon saknat de praktiska delarna när hon tog C-körkortet. Ett annat moment, som lyftes av flera, var att stå bredvid när en lastbil kör förbi i 70 km/tim och känna vinddraget, samt att lastbilen inte kunde stanna där de trott. Sådant tar man till sig mycket mer än att bara läsa sig till det eller se en film, uttryckte flera deltagare. De fick flera ögonöppnare: "Aha, är det så

här!”. Väjningsmomentet nämndes, liksom jämförelsen med personbil. Man fick en förståelse för hur viktigt det är att hålla hastighetsbegränsningen.

I de praktiska delarna användes förarnas egna lastbilar, vilka var av ungefär samma typ. Därför hade det varit intressant att få pröva några fler typer, uttryckte någon.

Diskussioner

De fria diskussionerna som uppkom mellan förarna var mycket relevanta och bra. Någon uttryckte att diskussionerna under den första utbildningsdagen dämpades av kursledaren, troligen av tidsskäl. Den som nämnde detta hade önskat att kursledaren släppt in dem så att diskussionerna fått fortsätta, att det funnits mer tid till fri diskussion. Att det blev lite stressigt ibland så att man inte kunde gå in på frågan tillräcklig, nämndes av någon ytterligare.

Någon berättade att de hade smådiskussioner hela tiden runt borden de satt vid. Det var lärorikt att få höra hur andra tänker omkring sina färdigheter, att kunna hjälpa varandra och förstå varandra. Någon uttryckte att det är bra att yrkesmän diskuterar och delar upplevelser och erfarenheter.

Diskussionerna som uppstod upplevdes av flera som mycket värdefulla. Någon nämnde i intervjun att de fortfarande efter nästan fyra veckor, hade diskussioner på arbetsplatsen om det de upplevt under riskutbildningsdagen, även med dem som inte varit med, att många var nyfikna.

Även den gemensamma gruppdiskussion som man hade i slutet av utbildningsdagen (se avsnitt 5.2), där alla fick lyfta något, var bra. Några uttryckte förvåning över att alla tyckte så lika trots att de var från flera olika arbetsplatser.

Kursledaren

Kursledaren beskrevs som väldigt bra och kunnig. Han fångande deltagarnas intresse och utbildningen blev inte tråkig. Han var pedagogisk, intressant att lyssna på, tydlig och förklarade på ett enkelt och bra sätt. Kursledaren var verklighetsförankrad och visste vad han pratade om. Han var också rolig och gav bra exempel. Filmklippen var bra, och även statistiken som aldrig blev för ingående. Det märktes att kursledaren var intresserad och brann för området. Om han inte kunde svara på någon fråga tog han rätt på svaret. Det var också bra att han pratade om personbil och däckens placering.

Någon påpekade att kursledaren var mest van att jobba med dem som ska ta körkort, så att hans fokus inte riktigt var på dem som hade lång erfarenhet.

Några av deltagarna hade tidigare haft kursledaren inom YKB-utbildningar. Någon framförde att det är ungefär samma material som i YKB och blir lite upprepning. Men trots att man lyssnat till kursledaren tidigare fick man sig en tankeställare när han berättade om riskfaktorer, och vad som kan hända om man välter eller hur lätt en olycka kan inträffa.

5.3.2 Fick du några nya kunskaper under utbildningsdagen?

De nya kunskaper som främst nämndes gällde hastigheten och att en skillnad på 1 km/tim kunde avgöra om man skulle hinna stanna eller inte när det var halt. Hastighet, rattutslag, hur mycket man bromsar – att det är så lite som påverkar om det går bra eller riktigt illa. Någon nämnde också kurvteknik med att anpassa hastigheten och ge stödgas.

Bromsprovet med en ”älg” (chikan) där man skulle tvärnita och väja undan i olika hastigheter påverkades man mycket av. Momentet gick att utföra i 42 km/tim, i 43 km/tim var det svårt men gick, däremot i 44 km/tim gick det inte alls. Det fascinerade många att 1 km/tim kunde göra så mycket för att kunna ha kontroll. Någon av deltagarna påpekade att detta gällde just där och då under de förhållandena, att man måste vara medveten om att det i verkligheten kan vara vid andra hastigheter som undanmanövern inte fungerar.

Någon lyfte fram att det mest betydelsefulla var att se skillnaden mellan personbil och lastbil. En annan berättade att han lärt sig om att vägmarkeringslinjer i backe kan vara tjocka eller smala och vad det då

betyder. Någon nämnde den uppdaterade statistik som han fått. Hans intresse ligger i eco-driving, och han tänker att det han lärde sig under utbildningen om planerad körning och avstånd, är i linje med detta.

I gruppen den 12/10 var det även flera som lyfte fram att de lärde sig hur däcken ska placeras på fordonen, och hur bilen kan bete sig beroende på däckens placering. En deltagare angav att hon lärt sig att de bästa däcken skulle placeras fram på personbilen, vilket måste vara felaktigt. Andra deltagare som nämnde däckens placering, sa att de lärt sig att de bästa däcken ska vara bak trots att bilen är framhjulsdreven. På lastbilen känns det självklart att de ska vara på sista axeln eftersom drivningen är där, sa någon. På en av lastbilarna som användes var däckmönstret annorlunda och det påverkade så att bilen fick en mycket längre bromssträcka och vobblade. Kanske borde kursledaren lyfta detta till en diskussion för att de skulle förstå vad som hände, uttryckte en av deltagarna.

Flera av deltagarna hade kört lastbil länge och tyckte att man egentligen visste det mesta, åtminstone teoretiskt. Men att det alltid är bra med repetition och uppdateringar, samt att lära sig nya regler. En yngre förare lyfte att dagen mer var en repetition än ett lärande, eftersom han hade allt med sig redan från YKB och den dagliga körningen. Även om man inte fick ny kunskap, så fick man 'aha'-upplevelser: "Men är det så här!".

Ett par deltagare lyfte att det som var mest lärorikt var det om vinterväglag och halkkörning. Även om man redan vet, så var det bra att se och känna på halkan, att det är svårt att bromsa och tar längre tid. "Man vill ju inte hamna där, man gör allt man kan för att undvika en olycka".

Någon lyfte också att det var bra med den specifika statistik som rörde lastbilar och jämförde med att det i YKB brukar vara mer allmän statistik. En annan uttryckte att vissa saker i utbildningen var ny information och att man behöver gå sådana här utbildningar med jämna mellanrum för att man alltid lär sig något nytt och får en tankeställare. De filmsekvenser man fick se var bra, bland annat om att bli påkörd i 12 km/tim.

5.3.3 Har utbildningsdagen gett dig några nya insikter?

De nya insikter som framkom gällde att man inte kan stanna så snabbt som man tror om man till exempel kör bakom en personbil. Att stå ett par meter från en lastbil som tvärnitar från 70 km/tim berörde och gav en tankeställare, det nämndes av flera. Det handlar mycket om vikten av att hålla avstånd.

En stor insikt för många var att 1 km/tim har så stor betydelse. En deltagare hade tidigare tänkt att en sänkning från 80 till 70 km/tim inte spelar så stor roll.

Någon upplevde ändå att lastbilen, visserligen tom och utan släp, fick en kortare bromssträcka än han trott på strävt väglag. Det fascinerade honom. Även en annan deltagare, som nyligen börjat köra automatväxlad bil, upplevde att bilen uppförde sig "bättre" än han trodde att den skulle göra. Han tyckte att det borde ha hänt mer, så på något sätt blev det en omvänd reaktion för honom.

5.3.4 Har utbildningsdagen påverkat dina attityder till risker och säkerhet?

Här nämns främst att attityder till hastighet och avståndsbedömning påverkats. Med sig har man då övningar där man sett hur olika långa bromssträckorna kan vara, och att det kan gå illa om en personbil tvärnitar när den har en lastbil tätt efter sig.

Flera ansåg att även om ens attityder inte påverkats av utbildningsdagen, beroende på bra attityder redan, så är det alltid bra med en uppdatering, och speciellt på detta praktiska sätt. Någon uttryckte att man tar hänsyn till risker och säkerhet hela tiden så gott man kan, man vill inte utsätta sig för risk eller hamna i en olycka. En äldre deltagare nämnde att han med ålderns rätt var mer mogen än när han var yngre, när det gäller risker med att köra i trafiken. Han tänker exempelvis efter mycket mer om det är lämpligt att köra där han borde åka.

Hastighet

Man har påverkats till att hålla hastigheten, hålla längre avstånd och ha marginaler till de fordon man ligger efter, så att man ska hinna stanna. Förarna fick en förståelse för hur fort det kan gå fel. Detta finns närmare beskrivet i avsnitten 5.3.2 och 5.3.3.

Bältesanvändning

De allra flesta använder alltid bältet. En äldre deltagare berättar att han är dålig på att använda bältet utom vid långkörningar. Det handlar om att han inte är van, och inte blir så rörlig med bältet som han vill vara i lastbilen. Därför stoppar han i en blindplugg i bältesfästet för att bältespåminnaren inte ska låta. I personbil har han alltid bältet på sig. En yngre deltagare är också dålig på att använda bälte. Han har åkt med sin pappa i lastbil sedan han var liten och troligen lärt sig av honom. Han tror att vid en olycka mot en personbil så har han med lastbilen så mycket vikt att det inte märks, det skulle vara om han välter, men då tror han att man somnat för att hamna i en sådan situation. Han nämner också att det är skönt att inte sitta fast, utan kunna sitta lite hur man vill. Ibland, till exempel när det är halt, använder han dock bältet.

Flera deltagare kör sopbil och därmed korta sträckor med många i- och urstigningar varje dag. De använder inte bälte när de kör inom ett bostadsområde där hastigheten kan vara 5–10 km/tim. Däremot använder de bälte när de kör mellan bostadsområden. Att bältespåminnaren låter får man stå ut med, säger någon. Någon kör distribution inne på ett företagsområde med 500 meter mellan varje stopp, men började, tack vare bältespåminnaren, använda bältet även där, och det blev en vana.

Enligt deltagarna var bältesanvändning ingen stor fråga under utbildningsdagen. De flesta borde dock ha suttit i en lastbilshytt som nästan snurrat runt helt. Bland annat deltagaren som sällan använder bälte berättar om det. En annan som berättar om välthyttan har själv råkat ut för en olycka i lastbil där det inte fanns bälten, och då kastats runt i hytten. Han använder alltid bälte, nu när det finns i alla lastbilar också. Någon av deltagarna berättar att de fick se en bild där man förstår att man inte överlever om man flyger ur lastbilen, det vill säga inte använder bältet.

Ytterligare en deltagare nämnde att han välvt med lastbilen. Han hade bälte och klarade sig bra. Hans upplevelse är dock att flera på jobbet inte använder bälte, utan knäpper det bakom ryggen för att bältespåminnaren inte ska låta. En av deltagarna sa att hon kommer påverka sina förare att använda bälte, eftersom hon ofta upptäckt att de istället för att använda bältet satt i ett bälteslås som gör att bältespåminnaren slås ut. Hennes förvåning gäller speciellt att få av de unga använder bälte. Hon fick under utbildningen upp ögonen för risken med att välta när de jobbar på tippens-området, och hur viktigt det då är att använda bältet. De som inte har bälte i hennes företag får ta sina böter själva, men det viktiga är att berätta att de ska använda bälte för sig och sin familjs skull, för att de ska komma hem till familjen.

Distraction som mobiltelefon och kommunikationsutrustning

Det var inte jättemycket om mobiltelefon och kommunikationsutrustning i riskutbildningen, enligt deltagarna. Men kursledaren hade bland annat visat på funktioner med röststyrning som några av förarna tog till sig och ville pröva. Man fick också se en film om en förare som snabbt tittar ner och sen krockar.

Diskussionerna under utbildningsdagen gällde mer personbilsförarnas mobiltelefonanvändning. Lastbilsförarna ser från sin höga position, ner i personbilarna och hur folks användning efter förbudet mot handhållen telefon ändrats så att de har telefonen på låret eller vid växelspaken.

Generellt pratar lastbilsförarna mycket i telefonen under körning, men alla använder alltid någon form av handsfree-utrustning. Några nämner att de försöker begränsa mobiltelefonsamtal under körning och speciellt i de besvärligaste situationerna. Ofta pratar man med andra förare, och då finns en förståelse om man säger "vänta lite" i en viss situation, vilket gör att båda tystnar. Det finns också de förare som inte alls använder telefonen när de kör.

Några har surfplattor i lastbilarna som de får sina ordrar/ arbetsuppgifter i, eller andra meddelanden från uppdragsgivaren. Ofta, om de kör i staden, är det svårt att stanna och titta, men oftast behövs bara en tryckning för att få se det som behövs. Flera berättar också att de försöker förbereda och göra allt färdigt, när det gäller vart man ska åka, vem ska ringa och så vidare, innan de åker iväg. Någon nämnde att han föredrar att arbetsgivare eller annat folk ringer än skickar sms.

5.3.5 Bedömer du att utbildningsdagen gett dig en större riskmedvetenhet?

Flera nämner en större riskmedvetenhet när det gäller avståndsbedömning och hastigheter, att det är så lite som skiljer mellan att ha kontroll och inte kontroll. Någon uttryckte att det var bra att få sig en tankeställare om vilket stort fordon man kör. Riskmedvetenheten kan också handla om att ständigt vara beredd på vad andra trafikanter kan göra. En deltagare berättade att när han tog C-körkortet sa hans lärare: "När du kör lastbil ska du köra som att alla vill köra på dig, och om du undviker det, så klarar du allt."

Någon nämner att de under riskutbildningen fått se ett filmklipp om distraktion, vad som kan hända om man tittar ner en gång, vilket har bäring på användning av kommunikationsutrustning. Ett annat filmklipp handlade om de krafter som uppstår när två lastbilar krockar med varandra i 40 km/tim. Att fått se detta ger en större riskmedvetenhet.

De flesta säger att de blivit lite mer riskmedvetna efter utbildningen. Men redan innan kände de till riskerna, vad som kan hända och att det är ett stort fordon de framför. Man måste alltid vara riskmedveten och flera uttrycker att de alltid varit det, eller i alla fall är hyfsat riskmedvetna. Dock finns det delar som är bra att repetera och påminnas mer om, det gäller till exempel avståndshållning så att man inte kör in i någon. Riskmedvetenhet är en pågående process och flera uttrycker att de gör små förbättringar hela tiden, att det är viktigt med de påminnelser man fick i riskutbildningen. Någon uttryckte att riskutbildningen gett en "uppsträckning" och en insikt i sin egen och andra trafikanters sårbarhet. Denne deltagare pratar också om att använda de körhjälpmedel som finns i lastbilarna, och som kan ge återkoppling om hur man kört.

5.3.6 Har utbildningsdagen förändrat ditt beteende när du kör i trafiken som yrkesförare?

Flera uttrycker att deras beteende när det gäller att hålla avstånd har förändrats. Även att de kommer att sänka hastigheten ännu mer, framför allt när det är halt.

Flera deltagare säger att de lärt sig ta det lite lugnare, även om de egentligen tycker att de redan körde lugnt. En som nämner detta är egenföretagare och av ekonomiska skäl kör han 100 procent eco-driving. Under riskutbildningen lärde han sig att tänka sig för i köer och att hålla avstånd. Det gäller att inte stressa upp sig för det som man inte kan påverka och strunta i "vakta sin plats"-tänket. Så om någon vill in i luckan framför får man släppa till ännu lite mer plats. Även en annan deltagare pratar om att vara samarbetsvillig och köra defensivt.

En förare har ändrat sitt beteende när det gäller telefon. Han pratar mindre i telefonen när han kör, både i yrket och privat.

De flesta anger dock att de inte ändrat sitt beteende nämnbart efter riskutbildningsdagen. Någon berättar hur han ändrat sitt körsätt och uppförande i trafiken efter YKB-utbildningarna. En som nyligen börjat köra lastbil igen efter ett långt uppehåll, berättar att han i samband med detta fått en större insikt om att hålla avstånd och anpassa hastigheten. En deltagare, som upplever sig som säker bakom ratten och att han tänker ett steg före, upptäckte under utbildningen att alla förare inte har så bra koll. Han tror inte det har med ålder att göra, utan mer med vilken typ av körningar man har, som att olika slags körningar kan vara mer stressande, som att köra distribution.

En förare nämner att han behöver ändra sitt beteende när det gäller bältesanvändning. Men att det är något som han måste ta tag i själv.

En begränsning i att följa hastighetsbegränsningar, kör- och vilotider eller lastningsreglerna är systemet med att köra på "ackord" (som en deltagare vill kalla det). Det innebär att de får betalt för lasten och därmed gärna vill hinna ett extra lass under sitt arbetspass för att få mer betalt.

5.3.7 Riskutbildningens fortsättning

I stort sett alla deltagarna såg ett behov av en riskutbildning för förare av tunga fordon som fortsätter inom formen för YKB, Yrkeskompetensbevis. De flesta vill dock inte att den ska vara en extra obligatorisk kurs eftersom de redan har så många kurser, samt att kurser kostar mycket. Det bästa vore om den kunde kombineras med en annan kurs, kanske den om eco-driving, eller om delar i någon kurs kunde bytas ut till denna.

Det nämndes också att utbildningen skulle kunna fungera som en obligatorisk riskutbildning när man tar körkort med behörigheterna C och D, men att körkortet då skulle bli dyrare. Det framkom även att delar av denna riskutbildning med fokus på tunga fordon (lastbil) borde finnas med i riskutbildningen del 2 för A- och B-behörighet. Lastbilsförarnas erfarenheter är att trafikanter med lättare fordon har dålig kunskap om lastbilars stora krafter, stoppsträckor, bromsfunktion, vad man ser eller inte ser från hytten (döda vinklar), platsbehov i cirkulationsplatser med mera. Man skulle behöva sitta i hytten, åka med, men också stå bredvid och känna vinddraget när lastbilen far förbi och mejar ner koner. Om även lastbil finns med i riskutbildningen för lättare fordon kan en bättre insikt och förståelse uppnås hos dessa förare, vilket kan leda till bättre samspel i trafiken och minskat antal olyckor.

6 Effekter av riskutbildningen - diskussion

Genom analyser av enkätsvar, gruppdiskussioner och uppföljande telefonintervjuer är vår uppfattning av riskutbildningen att den har ett stort berättigande och bör i någon form få en fortsättning.

Enkäten innehöll flera frågor om attityder och säkerhetsbeteende. Totalt sett visar enkäten på en god säkerhetskultur men med behov av förbättringar. Cirka hälften uppger att förarna på företaget, och drygt en fjärdedel av dem själva, överträder säkerhetsreglerna för att få arbetet klart i tid. I gruppdiskussionen bekräftar man att kollegorna ibland kör för fort. Det finns också en normalisering av mindre tillbud samt att en dryg tredjedel inte rapporterar alla olyckor. Enkätresultaten visar att deltagarna ofta talar om säkerhet på arbetsplatsen, medan gruppdiskussionerna tvärt om pekar på det motsatta. Däremot bekräftar enkätsvaren att det är flera som inte använder bälte då de kör i arbetet. I de efterföljande telefonintervjuerna framkommer att de som kör sopbil inte använder bilbältet när de kör inom bostadsområden med många täta stopp och i- och urstigningar. Det är dock ytterligare ett par förare, en äldre och en yngre, som vanligtvis inte använder bilbältet när de kör lastbil. Ett par deltagare berättar om kollegor som inte använder bälte och särskilt yngre förare, vilket förvånar dem. I riskutbildningen användes en välthytt, vilken borde ge en upplevelse av vad som kan hända om man inte använder bilbälte i lastbil, men kanske behövs ytterligare upplevelser och berättelser för att öka insikten om bältets betydelse även när man åker lastbil.

De frågor i enkäten som jämfördes före och efter utbildningen visar på förbättrade resultat, även om det är små förbättringar. Här ska tilläggas att det inte utförts signifikanstester, men i reella värden för gruppen som helhet, rapporterar förarna själva en förbättring när det gäller bältesanvändning och erhållen utbildning i risker och säkerhet. Likaså uppges överträdelser av hastighetsgränser ha minskat, vilket också upplevelsen av svårigheter att åtgärda risker i arbetet har gjort. Deltagarna anser sig i högre grad rapportera tillbud och att de lär sig av misstag de gör genom att gå igenom och se orsaker bakom dessa. De anser sig också mer riskmedvetna och att kunna bidra till ökad säkerhet i trafiken. Genom att få enskilda anställda att ta ett ökat egenansvar är det rimligt att anta att detta även påverkar säkerhetsklimatet i företaget i stort och då i positiv anda.

Av gruppdiskussionerna framgår att kursdeltagarna inte tycks ha förändrat uppfattningen om att riskerna beror på 'de andra' i trafiken. Man pekar på avsaknad av kontroller, välkomnar åtgärder för att varna andra trafikanter samt att det finns risker i att köra i laglig hastighet snarare än risker i att gemensamt driva upp hastigheten. Förarna anser att de inte kan påverka säkerheten eftersom den beror på andras beteenden, snarare än att de själva behöver öka sin vaksamhet och skicklighet för att kunna hantera de risker som trafiken medför. Även i telefonintervjuerna nämns att riskmedvetenheten handlar om att ständigt vara beredd på vad andra trafikanter kan göra. Enkätsvaren är således inte samstämmiga med det som framkommer i gruppdiskussionen. Majoriteten anser i enkätsvaren att de kan bidra till säkerheten, vilket de i något större utsträckning instämde i efter riskutbildningsdagen. I enkäten anser majoriteten att de redan är medvetna om riskerna i trafiken. Även av de uppföljande telefonintervjuerna framgår att deltagarna i riskutbildningsdagen redan före utbildningen ansåg sig vara riskmedvetna. Att de deltagande förarna anser sig vara riskmedvetna kan bero på det som deltagarna sa i gruppdiskussionen. "Vi som sitter här idag är de intresserade. De som inte är här ser det inte som ett problem". Då man tolkar resultaten från utvärderingen av riskutbildningen måste man därför beakta att det är de intresserade som oftast deltar i frivilliga säkerhetsaktiviteter som denna kurs.

I telefonintervjuerna framkommer dock att deltagarna i riskutbildningen erhållit en större riskmedvetenhet när det gäller avståndsbedömning och hastigheter, att det är så lite som skiljer mellan att ha kontroll och inte kontroll. Även om de redan innan hade en hög riskmedvetenhet, så uttrycker de att riskmedvetenhet är en pågående process och att de gör små förbättringar hela tiden. Därför anser de att det är viktigt med de påminnelser man fick i riskutbildningen, den tankeställare man fick om att det är ett stort och tungt fordon man framför, samt att utbildningen gav en "uppsträckning" och en insikt i sin egen och andra trafikanters sårbarhet.

Stress i arbetet framkommer inte som ett stort problem i enkäten, men stressen i trafiken som helhet samt individuellt, diskuterades i gruppdiskussionen som en underliggande riskfaktor. Här poängterades vikten av att föra fram önskemål om förändring på arbetsplatsen snarare än att klaga i tysthet. De som beräknar arbetsmängd och tidsåtgång i offerter, gör ofta kalkyler utan förankring i verklig trafik med störningar, menar deltagarna. Här skulle en förankring och dialog inom transportföretagen vara gynnsam. Samtidigt vet förarna att ska man vinna anbudet måste man erbjuda mest för pengarna, vilket de kämpar för att infria. En god säkerhetskultur innebär bland annat att förarna prioriterar säkerhet före produktion. (Zohar, 2002).

Kursdeltagarna påpekade att även om man inte får köra på ackord, så var uppläggen i många avtal sådana att lasten var på ackord vilket ledde inte bara till stress och missade raster utan även till lagöverträdelse både vad gäller hastighet och överlast. Detta pekar på att säkerheten skulle kunna förbättras genom att se över formerna i upphandlingsavtal och förhindra att ackordssystem påverkar yrkestrafiken.

Ett fåtal av deltagarna har tidigare haft halkövningar med tungt fordon genom företagets försorg, medan de flesta inte har det. Det tycks vara svårt att se riskutbildningen som en del i en kompetensutveckling som arbetsgivaren bör stå för, detta skulle inte företaget kunna ta betalt för i sina offerter. Denna fråga leder till frågan om upphandling och de krav som ställs i dessa samt hur upphandlande aktörer skulle kunna bidra till säkerheten genom att ställa krav på utbildningsnivå. Möjligen skulle detta kunna ske genom en certifiering, exempelvis ISO 39001 i trafiksäkerhet.

Deltagarna ville ha mer av praktiska övningar än teoretisk utbildning och gärna byta ut teoretiska delar i YKB-utbildningen mot praktiska. YKB är en stor satsning inom yrkestrafiken som gäller alla och därför ger lika konkurrensvillkor. Vi menar att det är viktigt att YKB-utbildningen blir en bra investering i utbildning. Därför borde YKB-utbildningen utvärderas i sin helhet, inte minst ur ett pedagogiskt perspektiv, vilket detta projekt indikerar. En utvärdering av YKB-delen som rör sparsam körning (Forward, m.fl., 2018) visar att undervisningen i YKB behöver bli mera elevcentrerad och baserad på reflektiv diskussion. För att åstadkomma detta behöver lärarna kompetensutvecklas om hur man kan inspirera vuxna till att vilja öka sin kunskap om ämnet, menar författarna. Författarna anser dessutom att det finns "goda skäl för att införa en praktisk del i undervisningen, både för att säkerställa att deltagarna kan utföra bränsleoptimerad körning i praktiken, men också för att instrumentell inläring är viktig för bestående attitydpåverkan". De poängterar också behovet av att ta fram en modell som visar hur utbildningen ska genomföras pedagogiskt och innehållsmässigt. Slutsatserna från denna utvärdering är mycket relevanta även för den del inom YKB som handlar om trafiksäkerhet och där en riskutbildning med praktiska inslag, som här presenterats och utvärderats, skulle kunna ingå. Alternativt skulle riskutbildningen kunna ha sin givna plats just inom delkursen om Sparsam körning, vilket flera av deltagarna nämner i de uppföljande telefonintervjuerna.

I Riskutbildningen för behörighet A och B används en pedagogik som är elevcentrerad och bygger på diskussioner mellan kursdeltagare och kursledare. Detta gäller både den teoretiska- och praktiska delen och det är den metoden som har använts i denna studie. I en utvärdering som gjorts av YKB-utbildningens del Sparsam Körning (Forward, m.fl., 2018) framhålls att YKB-utbildningen skulle behöva en sådan förändring.

Transportstyrelsens kursplan för YKB (Transportstyrelsen, 2017) skiljer sig avsevärt från den som gäller för Riskutbildning (Transportstyrelsen, 2012). I den förstnämnda är vikten av pedagogik inte lika tydlig. Kursplanen för Riskutbildning (TSFS 2012:40) innehåller till exempel aktiva verb som fungerar som ledstjärnor för kursledaren gällande vilka mål en kursdeltagare/elev förväntas ha uppnått efter utbildningen. I denna kursplan styrs också utbildningen genom att det anges för den teoretiska delen att; *Utbildningen ska ge stort utrymme för reflektion och diskussion* respektive för den praktiska delen; *Eleven ska ges utrymme för reflektion och diskussion av vad som upplevts under utbildningen*. En annan skillnad är kraven gällande särskild utbildning av riskutbildningslärare utöver trafiklärarutbildning. Därtill kommer också krav på årlig fortbildning för läraren. Motsvarande gäller inte

för en lärare inom YKB. Detta kan vara en del i förklaringen till att kursdeltagarna verkar ta till sig innehållet i riskutbildningen på ett bra sätt såsom deltagarna anger i denna studie.

Det är av stor vikt att de praktiska övningarna inte uppmuntrar till höga hastigheter eller att överträda de gränser man upplever av försiktighet eller rädsla. Då finns risk att man istället för ökad riskmedvetenhet skapar en övertro på egen förmåga, vilket också påpekas av deltagarna i gruppdiskussionen och i forskningen (Katila m.fl., 1996). Dessutom bör man undvika att tänja på gränser och ha roligt kring farliga övningar eller filmer med trafikolyckor, eftersom det lätt blir att man skapar en felaktig attityd eller jargong. Detta kan vara en förklaring till varför deltagarna skrattar då de ser eller talar om olyckor. Är det en jargong för att skydda sig från det otrevliga, eller är det en del av en positiv spänning i yrket?

En kursplan med koppling till ovannämnda bakgrundsfaktorer, det vill säga till risker som stress och upphandlingars effekter, indikerar att även chefer och schemaläggare behöver ta del av den teoretiska delen i riskutbildningen för att diskutera rimlighet och effekt av avtal och rutiner. Stort fokus borde ligga på att få förarna att se sin möjlighet att påverka den övriga trafiken genom att köra hänsynsfullt och säkert, att någon måste ta täten för att sänka trafikrytmen. Sparsam körning eller eco-driving bekräftas även i denna studie som en bra metod att förutom sänkt bränsleförbrukning även påverka planering, hastighet och en mjukare körstil.

Insikterna som riskutbildningen för yrkesförare av tunga fordon ger vad gäller hastighet och avståndshållning kan även knytas till de utmaningar Trafikverket adresserar i Aktionsplan för säker vägtrafik (Trafikverket 2019b). Hastighet är ett av de områden vi måste arbeta med, så även inom den yrkesmässiga trafiken. Även den hastighetsundersökning som Folksam presenterat gällande yrkestrafikens hastighetsefterlevnad (Axelsson, 2019) visar på behovet att arbeta med dessa frågor. Folksams studie visar att de företag som har ett ledningssystem i trafiksäkerhet (ISO 39001) och därmed arbetar systematiskt med uppföljningar har en bättre hastighetsefterlevnad. Ledningssystem kopplat till ytterligare en utbildningsinsats som en riskutbildning för yrkesförare av tunga fordon kan antas leda till en ökad riskmedvetenhet och därmed även ett bättre trafikbeteende med avseende på bland annat hastighet och avstånd.

Sammanfattningsvis kan vi med stöd av den genomförda utvärderingen konstatera att det finns ett behov av att ha en riskutbildning med praktiska delar för blivande förare av tunga fordon och/eller som ett ingående moment inom den obligatoriska YKB-utbildningen. Det vore också mycket värdefullt om praktiska moment som ingick i riskutbildningen för tunga fordon införlivades i riskutbildningen för lättare fordon för att ge körkortstagarna insikt om och förståelse för de tunga fordonen i trafiken.

6.1 Erhållen trafiksäkerhetsnytta

Av utvärderingens enkät framgår att deltagarna några veckor efter genomförd riskutbildning rapporterar en förbättring när det gäller att ha tillräcklig utbildning i risker och säkerhet för sitt arbete. De uppger en ökad bältesanvändning och minskade överträdelser av hastighetsgränser. De upplever sig också ha mindre svårt att åtgärda risker i arbetet. I högre grad anser deltagarna att de rapporterar tillbud samt att de lär sig av misstag de gör genom att gå igenom och se orsaker bakom dessa. Deltagarna anser sig också mer riskmedvetna och att kunna bidra till ökad säkerhet i trafiken.

I de uppföljande telefonintervjuerna framgår att det främst är attityder till hastighet och avståndsbedömning som har påverkats. Flera uttrycker att deras beteende när det gäller att hålla avstånd har förändrats. Även att de kommer att sänka hastigheten ännu mer, framför allt när det är halt.

Telefonintervjuerna gjordes ungefär fyra veckor efter genomförd riskutbildning och visar att effekten av utbildningen fanns kvar, men också att det var en stor grupp av förarna som redan innan utbildningen ansåg sig vara riskmedvetna. Någon berättar i intervjun att de fortfarande efter nästan fyra veckor, har diskussioner på arbetsplatsen om det de upplevt under riskutbildningsdagen, även med dem som inte varit med, eftersom många är nyfikna av deras upplevelser. Detta tyder på att riskutbildningens

upplevelser kommer att leva kvar länge och skulle intressera fler om möjlighet finns att gå riskutbildningen.

Det finns därför all anledning att tro att riskutbildningen ger en trafiksäkerhetsnytta speciellt inom områdena hastighet och avståndshållning, områden som påverkat lastbilsförarna mest.

6.2 Spridning och implementering av resultat och erfarenheter

NTF hävdar i olika sammanhang att en riskutbildning behövs för yrkesförare av tunga fordon. Tunga fordon innebär att helt andra krafter är i rörelse jämfört med ett lättare fordon. En riskutbildning är ingen färdighetsträning men varje fordonskategori har sina specifika egenskaper och därmed även risker. Vi har exempelvis påpekat behovet av en riskutbildning för yrkesförare av tunga fordon i vårt remissvar till "Genomförande av ändringar i yrkesförardirektivet" (se https://ntf.se/media/39687/i2019-02394-tm_ntf.pdf). Nu har vi genomfört denna fallstudie som visar på goda effekter av en riskutbildning, vilket ytterligare ger skäl till detta önskemål. I NTF Anser, vårt policydokument, skriver vi: "En obligatorisk riskutbildning för förare av tunga fordon ska införas. Den ska omfatta teoretiska delar och praktiska körövningar på halt underlag samt insikt om olika fordonskombinationers stoppsträcka och andra risker i trafiken, exempelvis oskyddade trafikanter utsatthet. Den obligatoriska fortbildningen för YKB (Yrkeskompetensbevis) är en lämplig arena för en sådan riskutbildning." (se <https://ntf.se/ntf-anser/yrkesforare/>).

Det finns goda skäl att vidareutveckla kursplanen i den nu genomförda riskutbildningen med erfarenhet från utvärderingen och därefter genomföra en uppdaterad riskutbildning. Vid genomförande av en uppdaterad riskutbildning borde även chefer och mindre säkerhetsintresserade förare delta. Den efterföljande gruppdiskussionen där förarna berättar om sina arbetsförhållanden och hur de ser på risker i trafiken borde omfatta längre tid. En uppdaterad riskutbildning behöver utvärderas på liknande sätt som den nu genomförda riskutbildningen. Detta innebär besvarande av enkät före och efter utbildningen, samt en uppföljning via telefon eller enkät några veckor efter för att se effekter på riskmedvetenhet, attityder och beteende. Uppföljningen behöver inte gå in på vad man ansett om utbildningen eller om den givit ny kunskap, om detta redan avhandlats i den efterföljande gruppdiskussionen. Den enkät som använts i riskutbildningen som utvärderingsinstrument används även inom andra projekt som genomförs av NTF. Ett exempel på ett sådant projekt är där NTF träffar förare och åkare som kör timmer åt SCA Skog AB för att i smågrupper påverka attityder, beteenden och säkerhetskultur. Även i projekt på VTI används enkäten och dessa projekt kan jämföras och stödja forskning om risker och säkerhet.

I gruppdiskussionerna framkommer upphandlingens betydelse för transportföretagens agerande och därmed förarnas prioriteringar, något som också bör spridas. Att påverka förarens beteende genom tekniska kontroller av exempelvis hastighet kan leda till att deras situation blir belyst så att besvärliga villkor blir synliga och förändrade. Om inga förändringar kommer till stånd kan det istället innebära att förarna känner sig bestraffade om de försöker tillgodose chefen men klandras för regelbrott. Detta kan leda till en icke hållbar arbetsmiljö, vilket kan sänka yrkes stoltheten och yrkets attraktivitet. Ett problem kan också vara att upphandlingsvillkoren inte är verklighetsförankrade, att man bjuder under varandra för att få avtalet. Det kan leda till pressade tidsscheman och stress. En dialog mellan upphandlare och leverantör är därför av stor vikt.

7 Slutsatser

NTF har på Stora Holm Trafikövningsplats i Göteborg genomfört en riskutbildning med teoretiska och praktiska inslag där deltagarna var yrkesförare av tunga lastbilar. Riskutbildningen har utvärderats genom en enkät före utbildningen och där en del av frågorna även ställdes under en uppföljande telefonintervju. Genom den gruppdiskussion som avslutade riskutbildningen samt telefonintervjuerna har vi fått kännedom om upphandlingens betydelse för transportföretagens agerande och därmed förarnas prioriteringar och möjlighet till trafiksäkrare beteenden.

De praktiska inslagen i utbildningen gav 'aha'-upplevelser speciellt när det gäller hastighet och avståndshållning, både i torrt och vått väglag. Mer medvetna förare gällande hastighet och avståndshållning skulle sannolikt innebära stora säkerhetsvinster och reducera antalet trafikolyckor samt mildra effekten av olyckor med tunga fordon inblandade. De deltagande förarna redovisar en högre riskmedvetenhet i svaren cirka fyra veckor efter genomförd utbildning, och nämner trafiksäkrare attityder och delvis också beteenden. Även teoridelen i riskutbildningen uppskattades, och trots att mycket var känt sedan tidigare lyfte förarna behovet av att påminnas igen och att det är värdefullt med upprepad kunskap.

De medverkande förarna uppger att det skett en förbättring när det gäller bältesanvändning och kunskap gällande risker och säkerhet. Likaså uppges överträdelser av hastighetsgränser ha minskat, vilket också upplevelsen av svårigheter att åtgärda risker i arbetet har gjort. Deltagarna anser sig i högre grad rapportera tillbud och att de lär sig av misstag de gör genom att gå igenom och se orsaker bakom dessa. De anser sig också mer riskmedvetna och att kunna bidra till ökad säkerhet i trafiken. Genom att få enskilda anställda att ta ett ökat egenansvar är det rimligt att anta att detta även påverkar säkerhetsklimatet i företaget i stort och då i positiv anda, vilket är av betydande värde för trafiksäkerheten.

I den genomförda riskutbildningen, liksom i andra riskutbildningar, användes en pedagogik som är elevcentrerad och bygger på diskussioner mellan kursdeltagare och kursledare. Detta kan vara en del i förklaringen till att kursdeltagarna verkar ta till sig innehållet i riskutbildningen på ett bra sätt såsom deltagarna anger i denna studie.

Förarna värderade riskutbildningen mycket högt och önskade att, åtminstone den praktiska delen, införs som obligatoriskt moment inom YKB-utbildningen. En uppfräschning och fördjupning återuppväcker insikten om risker i trafiken, hur riskerna kan yttra sig och hur den enskilde bör agera för att minska riskexponeringen genom ett mer korrekt beteende i trafiken. Man ser också nyttan av att ha den som en riskutbildning för de som tar C- och D-behörighet, samt att delar av den skulle ingå i riskutbildning del 2 (halkkörning) i A- och B-behörighet.

Referenser

- Axelsson A. (2019). Yrkestrafikens hastighetsefterlevnad 2019. Rapport. Folksam forskning. 2019-08-05. [https://nyhetsrum.folksam.se/sv/files/2019/08/Rapport-yrkesförare-hastighetsöverträdelser.pdf](https://nyhetsrum.folksam.se/sv/files/2019/08/Rapport-yrkesforare-hastighetsovertradelser.pdf)
- Forward S., Ahlberg A., Henriksson P. & Björklund G. (2018) Utvärdering av fortbildning för yrkeskompetensbevis. Delkurs 1: Sparsam körning. VTI-rapport 964. Statens väg- och transportforskningsinstitut. <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1185858/FULLTEXT01.pdf>.
- Katila A., Keskinen E. & Hatakka M. (1996). Conflicting goals of skid training. Accident Analysis & Prevention, 28(6), 785-789.
- Kockum S., Örtlund R., Ekfjorden A. & Wells P. (2017). Volvo trucks Safety report. Volvo Trucks Accident Research Team. <https://www.volvotrucks.com/en-en/news/volvo-trucks-magazine/2018/sep/safety-report-2017.html>
- NTF (2018). Säkrare tung trafik. Regionala seminarier och workshops. NTF rapport 2018:10. <https://ntf.se/media/39060/ntf-rapport-2018-10-sakrare-tung-trafik.pdf>
- Regeringskansliet (2016). Nystart för Nollvisionen. Ett intensifierat arbete för trafiksäkerheten i Sverige. Näringsdepartementet. Artikelnummer N2016:30. https://www.regeringen.se/4a509c/contentassets/00c9b57223d74e1fa0fe4da50e1e4e83/trafiksakerhet_160905_webb.pdf.
- Trafikverket (2017). Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2016. Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020. Publikationsnummer 2017:098. https://trafikverket.ineko.se/Files/en-US/25320/Ineko.Product.RelatedFiles/2017_098_analys_av_trafiksakerhetsutvecklingen_2016.pdf.
- Trafikverket (2019a). Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2018. Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020. Publikationsnummer 2019:090. https://trafikverket.ineko.se/Files/en-US/60919/Ineko.Product.RelatedFiles/2019_090_analys_av_trafiksakerhetsutvecklingen_2018_2.pdf.
- Trafikverket (2019b). Aktionsplan för säker vägtrafik 2019-2022. Åtgärder som 14 myndigheter och aktörer avser att vidta för ökad trafiksäkerhet. Publikationsnummer 2019:086. https://trafikverket.ineko.se/Files/en-US/60902/Ineko.Product.RelatedFiles/2019_086_aktionsplan_for_saker_vagtrafik_2019_2022.pdf.
- Transportstyrelsen (2012). Transportstyrelsens föreskrifter om riskutbildning för behörighet B; TSFS 2012:40. https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202012_40.pdf
- Transportstyrelsen (2017). Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om fortbildning och om utbildningsverksamhet för yrkesförarkompetens; TSFS 2017:1. https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202017_1.pdf
- Zohar D. (2002). The effects of leadership dimensions, safety climate, and assigned priorities on minor injuries in work groups. Journal of organizational behavior, 23(1), 75-92.

Bilaga 1 – Program för riskutbildningsdagen

Riskutbildning tung trafik

I vilka situationer sker olyckor i trafiken? Vad kan man som förare göra för att minska riskerna? Denna utbildning riktar sig till de som kör tunga fordon i tjänsten. Syftet är att belysa moment i körningen där risker tenderar att uppstå samt höja medvetenheten hos föraren så att svåra situationer kan undvikas. Vi strävar efter att uppnå en självvärdering hos kursdeltagarna.

Inledning	Kl. 08.30
<ul style="list-style-type: none">• Dagens program• Kort information om projektet• Genomförande av skriftlig enkät	
Medveten lastbilsförare – teori och diskussion	Kl. 09.00
<ul style="list-style-type: none">• Självvärdering av körskicklighet• Olycksrisker tung trafik• Hastighet, avstånd, stress• Körstil• Hur gör experten?	
Fika	Kl. 10.00
Medveten lastbilsförare, forts.	Kl. 10.20
Lunch	Kl. 11.30
Körning på halt och strävt väglag	Kl. 12.15
<ul style="list-style-type: none">• Körning på halt och strävt underlag• Kraschfartsexperiment• Styrning, kurvteknik• Undanmanöver• Avståndsexperiment, reaktion	
Summering och reflexion	Kl. 15.00
<ul style="list-style-type: none">• Avrundning av riskutbildning (inkl fika)• Diskussion i fokusgrupp (Christina S leder)	
Avslut	Kl. 16.30 (ev 16.15)

Bilaga 2 – Enkät

Följande enkät användes i riskutbildningen. Alla frågor fylldes i precis i början av utbildningsdagen.

Frågor till dig som idag ska gå riskutbildning för tunga fordon

Trafiksäkerhetsorganisationen NTF genomför under hösten projektet ”Riskutbildning för yrkesförare av tunga fordon - fallstudie av effekter”. Bakgrunden är den senaste tidens olycksutveckling som har gjort det viktigt att minska riskerna i vägtrafiken. NTF samarbetar med Sveriges Åkeriföretag, VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) och Stora Holm Trafikövningsplats med finansiering av Trafikverkets Skyltfonden.

Fallstudien innebär att vi gör en utvärdering av utbildningen. Före utbildningen får ni svara på denna enkät. En del av frågorna kommer att ställas igen när ni 1-2 veckor efter utbildningen blir uppringda av Susanne som jobbar centralt på NTF. I det samtalet ställs också frågor om utbildningen och om den på något sätt påverkat dig.

Nu ber vi dig nu fylla i frågorna utan att fastna allt för länge på varje fråga. Vi önskar att du lämnar ditt namn, din e-postadress och ditt telefonnummer eftersom vi vill ringa upp dig för att höra vad du tyckte om utbildningen. Efter intervjun tas dina personuppgifter bort och alla svar du lämnat blir anonyma.

Uppgifterna vi samlar in behandlas konfidentiellt och det är frivilligt att svara. Dina svar är mycket värdefulla för undersökningens resultat och bidrar till ökad kunskap om risker i trafiken. Har du några frågor eller svårigheter att förstå frågorna så fråga Michael direkt eller Christina i den första pausen, hon är forskare på VTI.

Tack på förhand!

Utbildningstillfälle

5/10 12/10

Vilken dag och tid är det bäst att ringa dig för en kort intervju cirka 1-2 veckor efter utbildningen? Ge gärna två alternativ.

Datum: tid:

Datum: tid:

Namn:

Telefonnummer (skriv tydligt)

E-post (skriv tydligt)

1. När är du född? År: _____

2. Kön: Kvinna Man

3. Hur många år har du varit yrkesförare?

- Mer än 10 år
 Mellan 1-9 år
 Mindre än 1 år

*Läs varje påstående och sätt ett kryss i rutan
för det svar du tycker stämmer med hur du tycker*

4. På mitt jobb har medarbetarna följande engagemang i säkerhetsfrågor

	Stämmer inte alls	Stämmer ganska dåligt	Stämmer ganska väl	Stämmer helt
a) Vi som arbetar här hjälper varandra att arbeta säkert.	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄
b) Vi som arbetar här ser tillbud och lindriga olyckor som en del av arbetet.	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄
c) Vi som arbetar här talar ofta om säkerhet.	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄
d) Vi som arbetar här överträder aldrig säkerhetsregler för att få arbetet klart i tid.	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄
e) Vi som arbetar här överträder aldrig hastighetsbegränsningen ens när tidsschemat är pressat.	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄
f) Vi som arbetar här använder ibland inte säkerhetsbälte i arbetet.	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄
g) Vi som arbetar här lär av våra erfarenheter för att förebygga olyckor.	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄
h) Vi som arbetar här känner till företagets mål för trafik och fordons säkerhet.	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄
i) Vi som arbetar här har svårt att åtgärda riskerna i arbetet.	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄
j) Vi som arbetar här rapporterar alla olyckor i arbetet.	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄
k) Vi som arbetar här känner stor stress i arbetet.	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄

5. Min egen prioritering och upplevelse av risker och säkerhet

	Stämmer inte alls	Stämmer ganska dåligt	Stämmer ganska väl	Stämmer helt
a) Jag överträder aldrig säkerhetsregler för att få arbetet klart i tid.	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄
b) Jag känner till företagets mål för trafik och fordonssäkerhet.	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄
c) Jag använder alltid säkerhetsbälte i arbetet.	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄
d) Jag har fått tillräcklig utbildning i risker och säkerhet för mitt arbete.	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄
e) Jag överträder inte hastighetsbegränsningen när tidsschemat är pressat.	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄
f) Jag har svårt att åtgärda riskerna i arbetet.	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄
g) Jag rapporterar alla tillbud i arbetet.	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄
h) Jag lär mig av de misstag vi gör genom att gå igenom och se orsaker bakom dessa.	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄
i) Jag känner stor stress i arbetet.	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄
j) Jag är ofta trött i arbetet.	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄
k) Jag är medveten om riskerna i trafiken.	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄
l) Jag kan bidra till ökad säkerhet i trafiken.	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₄

Har du några andra synpunkter eller kommentarer:

Tack för din värdefulla medverkan!

Bilaga 3 – Gruppdiskussioner

Frågeguide för gruppdiskussion vid Riskutbildning för Yrkesförare NTF

Dagens upplevelser:

- Vad har ni upplevt nu på eftermiddagen?
- Vad tänker ni nu om risker?
- Om ni skulle göra en utvärdering av er egen insats, vad skulle ni säga då?
- Vad har påverkat er mest under dagen?
- Hur ser ni på halkkörning, behöver ni träna det?
- Vad ser ni nu som det mest riskfyllda i ert arbete?
- Finns det något mer ni känner att ni borde träna på?

Nyorientering:

- Vad har ni varit med om för tillbud i vardagen när ni kört lastbil? Vad berodde de på om ni tänker på er egen medverkan?
- Hur jobbar ni med säkerhet inom företaget?
- Kan ni som yrkesförare påverka säkerhetsklimatet i trafiken?
- Vad tar ni med er tillbaka i vardagen från dagens utbildning?

Bilaga 4 – Uppföljande telefonintervjuer

Riskutbildning för yrkesförare av tunga fordon – fallstudie av effekter

Telefonintervju efter utbildningen

Hej! Jag heter Susanne Wallhagen och jobbar på NTF:s centrala kansli i Solna. Du var med på riskutbildningen för yrkesförare av tunga fordon på Stora Holm i Göteborg den:

5/10 12/10

Stämmer det?

Innan utbildningen fick du svara på några frågor som ett led i att utbildningen utvärderas. Jag har fått ta del av det du svarade. Nu ringer jag dig för att göra en uppföljande telefonintervju. När vi har sammanställt och analyserat alla svar kommer dessa att anonymiseras och all koppling till dig och dina kontaktuppgifter tas bort. I den rapport vi kommer att göra av studien redovisas svaren bara på gruppnivå och det kommer inte vara möjligt att ens veta att du deltog i studien. Intervjun tar cirka 10-15 minuter och jag undrar om det passar nu eller om vi ska bestämma ett annat tillfälle när jag ringer dig?

Hur upplevde du riskutbildningen?

- Hur upplevde du upplägget av dagen? Vad var bra/mindre bra?
- Hur upplevde du de teoretiska delarna? Vad var bra/mindre bra?
- Hur upplevde du de praktiska delarna? Vad var bra/mindre bra?
- Hur upplevde du diskussionerna?
- Hur upplevde du utbildaren/ instruktören?

Fick du några nya kunskaper under utbildningsdagen?

- Inom vilka områden ökade dina kunskaper mest?

Har utbildningsdagen gett dig några nya insikter?

- Vilka insikter i så fall? (inom hastighet, bältesanvändning, distraktion?)

Har utbildningsdagen påverkat dina attityder till risker och säkerhet?

- Vilka delar i utbildningsdagen påverkade dina attityder mest?

Vilka av dina attityder har påverkats mest?

- Attityder till hastighet?
- Attityder till bältesanvändning?
- Attityder till distraktion (tar bort blicken från vägen ofta, t.ex. pillar på mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning)?

Bedömer du att utbildningsdagen gett dig en större riskmedvetenhet?

- Inom vilket område är du nu mer riskmedveten?

Har utbildningsdagen förändrat ditt beteende när kör i trafiken som yrkesförare?

- Inom vilket område har du förändrat ditt beteende?

Har utbildningsdagen medfört att du är på väg mot ett förändrat beteende när du kör i trafiken som yrkesförare?

- Inom vilket område är du på väg mot en beteendeförändring?

Jag vill avslutningsvis också ställa några av de frågor som du besvarade i enkäten innan utbildningen.

Min egen prioritering och upplevelse av risker och säkerhet

	Stämmer inte alls	Stämmer ganska dåligt	Stämmer ganska väl	Stämmer helt
a) Jag använder alltid säkerhetsbälte i arbetet.	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
b) Jag har fått tillräcklig utbildning i risker och säkerhet för mitt arbete	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
c) Jag överträder inte hastighetsbegränsningen ens när tidsschemat är pressat.	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
d) Jag har svårt att åtgärda riskerna i arbetet.	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
e) Jag rapporterar alla tillbud i arbetet.	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
f) Jag lär mig av de misstag vi gör genom att gå igenom och se orsaker bakom dessa	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
g) Jag är medveten om riskerna i trafiken	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
h) Jag kan bidra till ökad säkerhet i trafiken	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

Stort tack för din hjälp! Är det något ytterligare du skulle vilja lägga till, något som jag inte frågat om och som du vill ha sagt?

Kontakta oss lokalt

Blekinge: blekinge.ntf.se

Dalarna: dalarna.ntf.se

FyrBoDal: fyrbodol.ntf.se

Gotland: gotland.ntf.se

Gävleborg: gavleborg.ntf.se

Halland: halland.ntf.se

Jämtland: jamtland.ntf.se

Jönköping: jonkoping.ntf.se

Kalmar: kalmar.ntf.se

Kronoberg: kronoberg.ntf.se

Norrbotten: norrbotten.ntf.se

Skaraborg: skaraborg.ntf.se

Skåne: skane.ntf.se

Stockholm: stockholm.ntf.se

Sörmland: sormland.ntf.se

Uppsala: [uppsala.ntf.se](http:// uppsala.ntf.se)

Värmland: varmland.ntf.se

Väst: vast.ntf.se

Västerbotten: vasterbotten.ntf.se

Västernorrland: vasternorrland.ntf.se

Västmanland: vastmanland.ntf.se

Örebro: orebro.ntf.se

Östergötland: ostergotland.ntf.se