

”Inte en till” – dialog med yrkesförare



NTF RAPPORT 2020:4

Insiktsskapande träffar om trafiksäkerhet med timmerförare som kör åt SCA Skog AB.



SÄKER TRAFIK



Förord

NTF är en fri, självständig och idéburen organisation som arbetar för en säker trafik. NTF arbetar på ideell och demokratisk grund genom folkrörelser, organisationer, samhällsinstitutioner, företag och enskilda. En av NTF:s viktigaste verksamheter är nationella projekt, projekt som delar av eller hela NTF-organisationen är delaktig i, ofta tillsammans med någon eller flera medlemsorganisationer.

Under åren 2019–2020 har projektet "Inte en till" genomförts. Det är SCA Skog AB som tog initiativet till projektet och i huvudsak finansierat det. Även åkerier som kör åt SCA Skog har bidragit till genomförandet samt att NTF bekostat framtagandet av själva utbildningen. Vi har i samband med det haft hjälp från konsultföretaget Gaia Leadership AB och forskare på VTI.

Syftet med projektet "Inte en till" har varit att genom insiktsskapande diskussionstillfällen om trafiksäkerhet bidra till att ingen som kör åt SCA Skog ska förolyckas i sitt arbete. I smågrupper har vi eftersträvat att skapa medvetenhet och kunskap kring de risker som finns för timmerförare, framför allt i trafiken. Projektet har genomförts i Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands och Västernorrlands län.

Som nationell projektledare inom NTF har Katarina Bokström fungerat, även Susanne Wallhagen har varit medhjälplig, samt författat större delen av rapporten. De insiktsskapande utbildningarna har genomförts av NTF-personal och andra som utbildats inom projektet.

Vi vill tacka SCA Skog, med Jörgen Bendz och Lars Nolander i spetsen, för möjligheten att genomföra projektet. Tack Catharina Axling och Elisabeth Ahremerk på Gaia Leadership för er hjälp med att forma en insiktsskapande utbildning, och Christina Stave på VTI för det du lärt oss om säkerhetskultur. Och slutligen ett mycket stort tack till förare och åkeriägare som deltagit i utbildningen och som svarat på enkäter före och efter diskussionstillfället. Vi hoppas att de genomförda diskussionstillfällena påverkar er till en högre säkerhet när ni kör i tjänsten.

Solna, oktober 2020

Katarina Bokström, projektledare

katarina.bokstrom@ntf.se

www.ntf.se

Innehåll

Sammanfattning.....	4
1 Bakgrund	5
2 Syfte	6
3 Metod	6
3.1 Målgrupp.....	6
3.2 Intervjuer i syfte att lära känna förarnas verklighet.....	6
3.3 Framtagning av utvärdering	6
3.4 Framtagning av utbildningspaket.....	6
3.5 Genomförande av utbildningstillfällen	7
4 Resultat - Utbildningsinsats	8
4.1 Genomförande	8
4.2 Dokumentation	8
4.3 Situationer som diskuterats.....	9
4.4 Beteenden att förbättra och arbeta vidare med	9
4.5 Kommentarer till väghållare och SCA	10
5 Resultat - Utvärdering	11
5.1 Kort enkät till deltagarna	11
5.2 Respondenterna i för- och efterstudien.....	12
5.3 Förändringar med anledning av gruppdiskussionen.....	12
5.4 Åkeriägarnas syn på SCA	13
5.5 Förarnas syn på ledningen	13
5.6 Utbildning i risker och (trafik)säkerhet	14
5.7 Förarnas syn på arbetsgruppens säkerhet	15
5.8 Förarnas syn på sin egen säkerhet.....	17
5.9 Förarnas syn på säkerhet i fordonet	19
5.10 Förarnas syn på distraktion och trötthet.....	20
6 Sammanfattande diskussion och slutsatser	22
6.1 Diskussionstillfällen	22
6.2 Diskussionstillfällets påverkan på förarna	22
6.3 SCA:s och åkeriägarnas påverkan till högre säkerhet.....	23
6.4 Rapportering av olyckor och tillbud i arbetet.....	23
6.5 Trafiksäkerhetsaspekter	24
6.6 Slutsatser	25
7 Förslag till fortsatt arbete	26
Referenser	27

Sammanfattning

Trafiksäkerhetsorganisationen NTF har under hösten 2019 genomfört 77 diskussionstillfällen med 536 förare och åkeriägare från åkerier upphandlade av SCA Skog AB. Syftet har varit att skapa medvetenhet och kunskap kring de risker en förare har när man jobbar i en virkeslogistikkedja. Målet är att inga allvarliga olyckor ska ske inom SCA Skogs virkesförsörjningssystem, samt att det ska vara en god säkerhetskultur i hela organisationen inklusive bland entreprenörer. Detta innebär att det ska finnas ett gemensamt sätt att tänka och agera i förhållande till risk och säkerhet.

Vid diskussionstillfällena har kunskap och fakta lyfts inom områden som bältesanvändning, hastighet, trötthet, distraktion med mera. En stor del av halvdagarna har ägnats åt diskussioner utifrån situationer som är vardagliga för förarna. Det har främst diskuterats inom områdena bältesanvändning och distraktion, men också problemet med att avgöra om en kollega är påverkad av alkohol, droger eller trötthet så att den inte borde köra. Vid diskussionstillfällena har förarna också valt olika beteenden där man vill försöka förbättra sin och andras säkerhet, det handlar framför allt om mobiltelefon/ sms/ surfplatta, bältesanvändning, riskmedvetenhet, stress och trötthet.

Utbildningsinsatsen har utvärderats genom enkätstudier före- och efter diskussionstillfället. Närmare 90 procent av deltagarna har på något sätt påverkats i en positiv riktning efter gruppdiskussionen. Förarna funderar en del på trafiksäkerhet och pratar med sina kollegor om trafiksäkerhet. Diskussionstillfället har således blivit startskottet på ett förändringsarbete som måste fortsätta. En del av förarna har också angett förändringar till mer trafiksäkra beteenden och förbättrade attityder till trafiksäkerhet. I en enkät med några få frågor ett par veckor efter utbildningen svarade 64 procent att de kommer att prioritera sin säkerhet mycket högre eller lite högre än tidigare. Vid jämförelser mellan svaren i enkäterna före och efter diskussionstillfället framkommer att förarna fått en större medvetenhet om trafiksäkerhet och därmed ställer högre krav på åkeriägare och SCA. Många synpunkter har lyfts. Dessa måste åkeriägare, SCA samt Trafikverket eller annan väghållare beakta och åtgärda för att de ska framgå som trovärdiga i sitt fortsatta trafiksäkerhetsarbete. De slutsatser som kan dras av projekt är:

- Att samla yrkesförare till diskussionstillfällen om trafiksäkerhet bidrar till en högre trafiksäkerhetsmedvetenhet och bättre beteende. Det gäller framför allt inom områdena bältesanvändning, distraktion och trötthet. Vi kan av utvärderingen inte se ett förändrat beteende inom alla enskilda områden efter diskussionstillfället, men en process har satts igång hos förarna och närmare nio av tio anger att de påverkats i en positiv riktning mot högre trafiksäkerhet.
- För att förbättra och vidmakthålla en god säkerhetskultur och hög nivå av trafiksäkerhet är det viktigt att förarna kontinuerligt och ofta återkommande samlas till arbetsplatsträffar för samtal om trafiksäkerhet och annat som rör förarnas vardag och verklighet.
- Kontinuerlig information bör också ges i skriftlig (digital) form för att exempelvis berätta om nyheter och förändringar inom området, om lagar och regler, trafiksäkerhetsfakta och påminna om olika trafiksäkerhetsaspekter.
- Förarna måste ges bra förutsättningar att utföra sitt arbete på ett trafiksäkert sätt. Det handlar både om en säker trafikmiljö och att arbetsuppgifterna ska gå att utföra inom ramen för arbetstidslagstiftningen och reglerna om kör- och vilotider utan att förarna känner stress och behöver ta risker.
- Förarna är positiva till system i fordonen som kan hjälpa dem att öka trafiksäkerheten, men kan behöva uppmuntran och motivation att använda dem. Det kan exempelvis röra system för att hålla hastigheten, hålla avstånd, använda bältet, inte köra när man är trött, inte utsätta sig för risker i samband med användning av surfplatta och mobil. Här är det viktigt att lyfta de synergieffekter som kan finnas med god arbetsmiljö och hälsa, miljö och bränsleförbrukning med mera.

1 Bakgrund

Bakgrunden till projektet är att det inom det arbete på väg som utförs av SCA Skogs virkesförsörjning har omkommit sju personer under perioden december 2017 – december 2018. Två av de omkomna var förare av tungt fordon och de andra var personer i lätta fordon som krockat med en timmertransport. Det finns en känsla hos SCA Skog AB att säkerhetskulturen inte är tillfredsställande bland de förare som kör timmertransporter åt dem, framför allt med avseende på bältesanvändning och distraktion. Troligen gäller detta även hastigheter och övrig trafiksäkerhet.

SCA upphandlar alla sina timmertransporter, totalt är ett 70-tal åkerier upphandlade med totalt cirka 550 förare och ledning. SCA vill genomföra utbildningar för samtliga entreprenörers förare, liksom dess ledning och andra relevanta befattningshavare, för att påverka säkerheten hos alla aktörer i virkeslogistikkedjan. Det övergripande målet med SCA:s utbildningssatsning är att inga fler dödsfall ska ske inom SCA Skogs virkesförsörjningssystem.

Målet med insatsen är att:

1. Inga allvarliga olyckor, i synnerhet med dödlig utgång, ska inträffa i verksamheten.
2. Det ska vara en god säkerhetskultur i hela organisationen inklusive bland entreprenörer.

Enligt Transportstyrelsen (2014) handlar säkerhetskultur om en organisations gemensamma sätt att tänka och agera i förhållande till risk och säkerhet, det vill säga hur en organisation prioriterar och faktiskt arbetar med risker och säkerhet kopplat till sin verksamhet.

Yrkesförarna har, utöver grundutbildning, genomgått fortbildning i yrkesförarkompetens (YKB), men den är i huvudsak teoretisk och genomförs i större grupp. För att påverka attityder, beteenden och säkerhetskultur behövs en utbildning i mindre grupper, där dialog och värderingsövningar ingår, samt att företagets ledningar behöver involveras i arbetet.

Trafikverket vill i högre grad involvera transportköpare för att erhålla ökad säkerhet inom yrkestrafiken. Man menar att ökad säkerhet, exempelvis när det gäller hastighet, uppnås genom att transportköpare använder upphandling som ett verktyg för att komma till rätta med hastighetsöverträdelser. Då sparas liv, miljö och kostnader, samtidigt som lägre hastigheter bidrar till en tryggare och säkrare arbetsmiljö för de som har trafiken som arbetsplats. (Trafikverket, 2019)

När det gäller hastighet visar nationella mätningar att den tunga trafiken ligger på samma hastighetsnivåer som när mätningarna startade 1996, vilket till viss del är en effekt av tunga lastbilars hastighetsbegränsare. Om man tittar på hur stor del av trafiken som kör inom gällande hastighetsgräns så är andelen lägre bland tunga lastbilar (räknat på att de ska köra max 80 km/tim) än personbilar. Det är 30 procent av de tunga lastbilarna som håller hastigheten, jämfört med 45 procent av personbilarna. Nationellt har det också konstaterats att bältesanvändningen är lägre bland yrkesförare av tung trafik än bland personbilister. Observationsmätningar visar att mellan 70 och 80 procent av förare i tung lastbil använder bälte, andelen är lägre bland dem som kör med släp än bland dem som kör utan släp. (Trafikverket, 2020)

Den tunga trafiken ökar på våra vägar och olycksstatistik från 2018 och 2019 visar på ett ökat antal olyckor där den tunga trafiken var inblandad. Under 2019 omkom 29 personer i lastbil, varav 4 i tung lastbil. De senaste tio åren har 4 till 6 personer årligen omkommit i tung lastbil och i genomsnitt har omkring 50 trafikanter årligen omkommit i kollision med tung lastbil. År 2019 omkom 24 procent av det totala antalet omkomna i vägtrafiken i kollision med en tung lastbil. (Trafikverket, 2020)

2 Syfte

Syftet med projektet är att det inte ska ske några ytterligare dödsfall inom SCA Skogs virkesförsörjningssystem. Genom diskussionstillfällen ska medvetenhet och kunskap skapas kring de risker en förare har runt sig när man jobbar i en virkeslogistikkedja. Målsättningen är att 90 procent av förare eller ledning i åkerier som löpande arbetar med virkestransporter åt SCA Skog AB ska delta i diskussionstillfällena.

3 Metod

I projektet genomförs utbildningar där NTF i mindre grupper om cirka sex till åtta personer träffar samtliga timmerförare och åkeriägare som kör åt SCA Skog i Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands och Västernorrlands län. Det viktigaste i utbildningen är diskussioner som utgår från förarnas vardag och deras egen verklighet.

NTF tog i uppstartsskedet hjälp av en referensgrupp bestående av medarbetare inom NTF med god vana av utbildningsinsatser samt externa experter och personer inom SCA. Dessutom genomfördes intervjuer med åkeriägare och förare för att lära känna deras verklighet.

3.1 Målgrupp

Målgruppen för den insats som görs i projektet är ledning (åkeriägare) och förare hos SCA Skogs leverantörer. Det handlar om cirka 550 förare och åkeriägare, där många åkeriägare också är förare.

3.2 Intervjuer i syfte att lära känna förarnas verklighet

För att NTF skulle kunna ta fram en lämplig utbildning gjordes inledningsvis i projektet intervjuer med några förare och åkeriägare/ledning från åkerier som kör rundvirke åt SCA. Intervjuerna genomfördes som ett öppet samtal och gav ovärderliga insikter i hur det är att vara timmerförare.

De timmerförare som vi intervjuade berättade om ett fritt yrke som de är stolta över, en vardag som är ganska ensam men där man uppskattar friheten och att vara utomhus. Samtidigt upplever man bekymmer med dåligt underhållna vägar, och en stressad tillvaro med ett ibland högt tempo.

3.3 Framtagning av utvärdering

I syfte att kunna utvärdera utbildningsinsatsen genomfördes enkätstudier både före och efter insatsen. Förstudien genomfördes i april till juni 2019, 3–8 månader innan utbildningsinsatsen. Efterstudien genomfördes i mars till april 2020, 3–4 månader efter att den sista utbildningen genomförts. Länk till webbenkäter skickades till samtliga förare och ledningar hos SCA Skogs leverantörer via transportledarna. Påminnelser skickades via sms vid två tillfällen samt i SCA:s transportledningssystem GATA. Enkäterna innehöll frågor om beteenden och attityder som sammantaget kan ge en bild av säkerhetsnivå och säkerhetskultur inom företaget. Många av frågorna används av forskare inom säkerhetskultur (Ajslev m.fl., 2018). Ledning och förare svarade delvis på samma frågor, men inte helt. Förstudien gav samtidigt viktig input till utbildningens innehåll.

3.4 Framtagning av utbildningspaket

NTF tog i samverkan med SCA och externa experter från VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, samt konsultföretaget Gaia Leadership fram ett utbildningspaket med utgångspunkt i det förarbete som gjorts genom bland annat intervjuer och den inledande webbenkäten.

Utbildningen innehåller både kunskap och diskussioner/ värderingsövningar. I kunskapsdelen finns fakta om olyckor och skador samt forskning inom aktuella områden. Diskussionsdelen utgår ifrån konkreta situationer, förankrade bland förare och transportledare inom SCA. Syftet med diskussionerna är att gå djupare och påverka deltagarna till ställningstagande och ändrade beteenden, för att därmed kunna bidra till en förbättrad säkerhetskultur.

NTF anordnade en internutbildning 20–21 maj 2019 med de personer som skulle genomföra utbildningstillfällena. Detta var i första hand anställd NTF-personal, men även ett par personer inom NTF:s nätverk med gedigen trafiksäkerhetskunskap och erfarenhet av att utbilda. Under internutbildningen hade vi stöd från experter på dels säkerhetskultur, dels värderingsövningar och gruppdiskussioner. I internutbildningen ingick många praktiska moment för att ge deltagarna stöd och erfarenhet av de värderingsövningar som skulle ingå.

I samband med SCA:s ordinarie åkarträffar våren 2019, 9 maj i Piteå och 23 maj i Sollefteå, presenterades projektet. Syftet var att få ledningen på samtliga åkerier positiva till projektet och att de skulle se sin roll för projektets framgång.

3.5 Genomförande av utbildningstillfällen

Inom SCA Skog finns transportledare med egna geografiska områden, dessa är personer som arbetar nära "sina" åkerier. Respektive transportledare tog fram förslag på datum och plats för utbildningstillfällena och via respektive åkeri bjöds förare och ledning in till utbildningstillfällena. Åkerierna stod själva för tid, lokal och fika. Varje utbildningstillfälle tog cirka 3–4 timmar med 6-8 deltagare. Totalt hade NTF tio utbildare som genomförde utbildningstillfällena under tidsperioden september – december 2019.

Ett av målen med projektet var att 90 procent av förare eller ledning i åkerier som löpande arbetar med virkestransporter åt SCA Skog AB skulle delta i utbildningen.

4 Resultat - Utbildningsinsats

Här redovisar vi hur själva utbildningsinsatsen och diskussionstillfällena har gått till, samt några resultat från dem.

Konkreta beteenden som ingått i diskussionerna är bältesanvändning, hastighetsanpassning, användande av kommunikationsutrustning, trötthet och en allmän syn på trafiksäkerhet som något eftersträvansvärt. Även frågan kring att vara förberedd på andras misstag ingick i diskussionen.

Totalt genomfördes 77 diskussionstillfällen med totalt 536 personer. I Norrbotten var det 8 tillfällen, i Västerbotten 17 tillfällen, i Ångermanland 15 tillfällen, i Jämtland 21 tillfällen och i Sundsvall/Ånge genomfördes 16 tillfällen.

4.1 Genomförande

Cirka en vecka före respektive utbildningstillfälle skickade utbildaren ett sms till deltagarna för att påminna om tillfället, hälsa välkommen och uppmana föraren att i förväg tänka på vad som är särskilt bra med att vara timmerförare. På så sätt kom varje deltagare lite förberedd till utbildningstillfället och hade förhoppningsvis en positiv känsla med sig. Varje utbildningstillfälle började med en inledning/incheckning där sms:et följdes upp.

För att kunna fokusera på vad man själv kan göra för att få sin vardag mer säker, kan det vara viktigt att inledningsvis diskutera vad andra kan eller borde göra, det vill säga sådant som ligger utanför den egna påverkansmöjligheten. Deltagarna fick resonera om olika åtgärder som behöver adresseras till uppdragsgivaren SCA och vad som behöver göras med avseende på vägunderhåll. Alla åsikter nedteknades av utbildaren för sammanställning och vidareförmedling av informationen.

Utbildningen bestod därefter av två stora delar, som ibland genomfördes mer separata men oftast blandades under passet. Kunskapsdelen lyfte områden som bältesanvändning, hastighet, trötthet, distraktion med mera. Utgångspunkten var svaren från förstudien, vilket innebar att de delgavs sina egna beteenden och åsikter, inte från någon generell studie. Men även fakta från forskning och nationella mätningar ingick i kunskapsdelen. Diskussionsdelen utgick ifrån vardagliga situationer. Varje deltagare fick ett situationskort av totalt tjugo olika, och fick svara på hur hen skulle agera rent spontant och hur hen skulle göra om man skulle agera "mer trafiksäkert". Det innebar att under diskussionstillfället diskuterades minst 6–8 olika situationer, beroende på hur många man var i gruppen och hur långa diskussionerna blev.

Avslutningsvis fick gruppen eller de enskilda deltagarna fundera över ett beteende att ta med sig, något man ville försöka fokusera extra på under den närmste tiden. Genom att man fick säga detta högt, både för sig själv och för gruppen, öppnade man även upp för att stödja och påminna varandra om det beteende man ville förändra.

Cirka två veckor efter diskussionstillfället fick varje deltagare en länk i ett sms och en uppmaning att svara på några korta frågor. På så sätt påminde vi deltagarna om diskussionen man haft och fick också en möjlighet till snabb återkoppling om något fungerat särskilt bra eller behövde förbättras.

4.2 Dokumentation

Varje diskussionstillfälle sammanfattades i en enkel mall där utbildaren beskrev hur många som deltog, vilka situationskort som användes, några korta rader om hur gruppdiskussionen var samt vilket eller vilka beteenden som deltagarna valde att arbeta vidare med. I varje grupps dokumentation har utbildaren även noterat kommentarer att lämna vidare till SCA, väghållare eller annan intressent. De allra flesta grupperna har varit mycket diskussionsvilliga och engagerade, ibland har man inlett med att diskutera två och två för att få alla att delta i diskussionen. För vissa grupper var det helt avgörande att inleda med att lyfta problem som vänder sig till väghållaren respektive SCA. Kommentarer som riktar sig till väghållare (främst Trafikverket) och SCA har sammanställts och delgetts SCA.

4.3 Situationer som diskuterats

De 20 situationer som fanns på olika kort för spontan och eftertänksam reflektion, samt efterföljande diskussion, är inom områdena Stress och hög risk, Hastighet, Distraction, Bältesanvändning, Alkohol/Droger och Trötthet, Lastsäkring och Däck, Rapport av tillbud/olycka.

Samtliga 20 situationskort har använts när vi tittar på alla genomförda diskussionstillfällen. Den situation som har använts och diskuterats flest gånger (51) är:

- Jag sitter och kör och får en fråga på SMS som kräver skriftligt svar nu.

De situationer som använts näst oftast, vid 40 tillfällen, är:

- Jag kliver in i timmerbilen och märker att bältet redan är knäppt, dvs. kollegan har haft bältet bakom ryggen.
- Jag använder inte bälte i vissa situationer, trots att det går i betydligt högre hastighet än gångfart.
- Jag pratar i telefonen med en nära kollega och hör att personen sludrar.

Det är alltså främst inom områdena bältesanvändning och distraction som det har förekommit diskussioner, men också problemet med att avgöra om en kollega är påverkad av alkohol, droger eller trötthet så att den inte borde köra.

4.4 Beteenden att förbättra och arbeta vidare med

Utifrån de situationer grupperna har arbetat med, samt gruppens allmänna diskussion, har förarna valt olika beteenden att arbeta vidare med, och som man vill försöka påverka i syfte att förbättra säkerheten. Utgångspunkten var att förarna skulle välja beteenden som gäller deras egen säkerhet och som de kan påverka själva. De olika beteendena har vi här grupperat i olika områden och ger också exempel på valda beteenden. Varje förare kunde välja flera beteenden.

Mobiltelefon / sms / surfplatta (108 förare)

Använda mobilen mindre; inte stressa när telefonen ringer; stå stilla vid SMS och användande av GATA; alltid prata i headset; ha med mobilen i fickan vid lastning.

Bältesanvändning (102 förare)

Själv använda bältet oftare och påminna andra om att använda bältet.

Allmän körning (79 förare)

Riskmedvetenhet; tänka sig för en extra gång; visa hänsyn och ta det lugnt; vara ett föredöme för andra trafikanter; alltid kolla snökedjor/sandspridare; våga avstå en farlig körning; generellt bättre regel efterlevnad.

Stress (62 förare)

Stressa mindre; planera körningen bättre; ha bättre tålamod; ringa terminal/industri i god tid.

Trötthet (54 förare)

Gå i säng tidigare; sova mer; planera arbetstider och fritid bättre; stanna och ta powernap vid behov.

Tillbudsrapportering (35 förare)

Rapportera tillbud; dra lärdom av uppkomna situationer; ta bild och skicka till transportledare men fatta eget beslut; sanda och fatta beslut om fortsatt resa samt ge information till kollegor.

Arbetsmiljö/ Övrigt (34 förare)

Mer samtal mellan förare för att sätta säkerhetskulturen; mer dialog mellan yrkesgrupper inom logistikkedjan; prata mindre och lyssna mer på kollegor; fråga hur kollegor mår.

Hastighet (33 förare)

Följa hastighetsgränser; sänka hastigheten när det är halt; köra lugnare.

Last/ fordon (20 förare)

Minimera överlast; vägra köra med dåliga däck; större medvetenhet vid lossning; prioritera service och underhåll; körträna (kran, backa).

Alkohol/ droger (2 förare)

Tänka på vilka mediciner man tar.

4.5 Kommentarer till väghållare och SCA

För att uppnå en trafiksäker arbetsmiljö finns en hel del som ligger utanför förarnas påverkansmöjlighet. Det gäller vägarnas utformning och dess drift och underhåll, men också de förutsättningar som ges av SCA och åkerierna för att kunna utföra arbetet på ett säkert sätt.

En sammanfattning av de kommentarer som deltagarna lämnade vid diskussionstillfällena har delgetts SCA, som kommer att ta hand om dessa och, om det är möjligt, åtgärda dem på lämpligt sätt. SCA för också vidare till Trafikverket de synpunkter som gäller väghållaren.

Kommentarerna till SCA berör arbetet i skogen, arbetet på vägen, arbetet vid terminalerna, SCA:s transportledningssystem GATA, kommunikation, tillbudsrapportering, ekonomi med mera. Till väghållare (främst Trafikverket) handlar kommentarerna om utformning, vägunderhåll och snöröjning/halkbekämpning.

5 Resultat - Utvärdering

Här redovisar vi hur utbildningsinsatsen utvärderats genom för- och efterstudier. I enkätstudierna har förare, åkeriägare och transportledare svarat anonymt. Det är därför inte möjligt att koppla samman enskilda personer i för- och efterstudien utan alla analyser är på gruppnivå.

Även den kortare enkät som skickades via sms direkt efter utbildningen redovisas. Den besvarades av 179 personer.

Det frågeformulär som ingick i förstudien besvarades av 403 personer mellan den 25 april och 11 juni 2019. Frågeformuläret i efterstudien besvarades mellan den 23 mars och 27 april 2020. Svar kom in från 351 personer. Vissa av frågorna skulle bara besvaras av en viss arbetskategori, men det är också så att inte alla respondenter har besvarat alla de frågor som de egentligen skulle svara på.

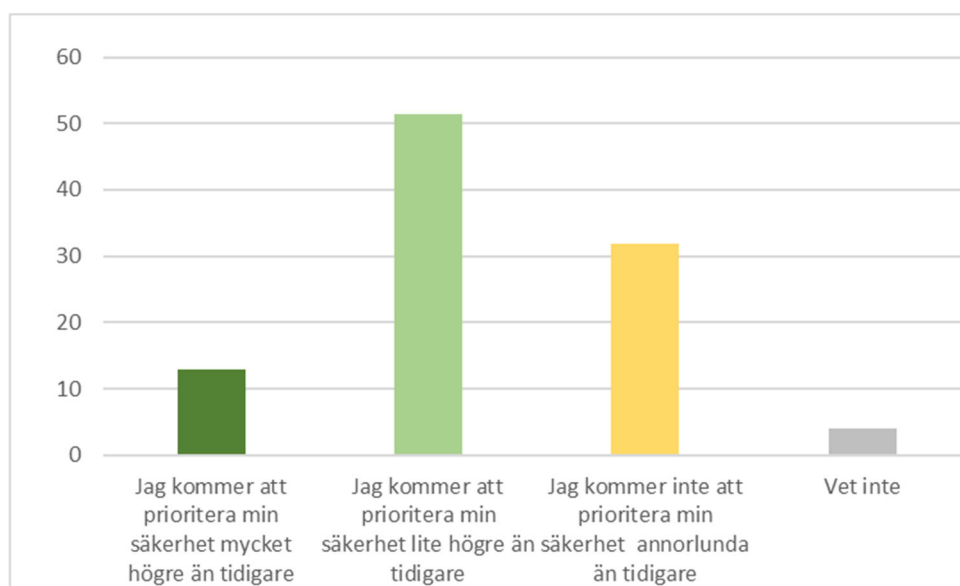
I efterstudien angav 304 personer att de deltagit i ett diskussionstillfälle under 2019 tillsammans med NTF. Det var 43 personer som angav att de inte deltagit i något diskussionstillfälle men de har trots detta besvarat frågeformuläret. Dessa kan vara personer som ändå påverkats av sina kollegor när det gäller trafiksäkerhet. Vi väljer att särredovisa respondenternas svar där det är relevant utifrån frågeställningen.

5.1 Kort enkät till deltagarna

Cirka två veckor efter varje diskussionstillfälle fick deltagarna ett sms med en länk till några få uppföljande frågor. Totalt fick vi svar från 179 deltagare av 536 personer, alltså en tredjedel.

Frågorna var väldigt enkla, då syftet i första hand var att få en snabb återkoppling till hur diskussionstillfällena fungerade och togs emot. Bland respondenterna tyckte 90 procent att halvdagen var mycket eller delvis intressant, 9 procent att den inte alls var intressant och 1 procent svarade vet inte. Det var 64 procent som trodde att halvdagen kan bidra till ökad säkerhet inom SCA Skog, 24 procent trodde inte det och 12 procent svarade vet inte. För att få en återkoppling till utbildarna frågade vi hur personen som ansvarade för dagen var. Det var 63 procent som tyckte att hen fick igång bra diskussioner. Lika stora andelar, 11 procent, tyckte att hen var inspirerande, kunnig eller ointressant. Det var 4 procent som svarade vet inte.

Vi frågade deltagarna om de kommer att ändra sitt beteende i trafiken – det egentliga syftet med utbildningen – och här svarade 64 procent att de kommer att prioritera sin säkerhet mycket högre eller lite högre än tidigare, 32 procent kommer inte att prioritera säkerhet annorlunda än tidigare, och 4 procent vet inte, se Figur 1.



Figur 1. Svar på: Kommer du att ändra ditt beteende i trafiken efter halvdagen?

Avslutningsvis frågade vi om de hade något övrigt de ville berätta för oss. Denna fråga besvarades av knappt 40 personer och här visar svaren allt från att några var väldigt positiva till utbildningen och några väldigt negativa. Flera lyfte yttre problem som de inte ansåg att de kan påverka, som en stressad arbetssituation, dålig lönsamhet i branschen, dåliga vägar etcetera. Flera uttalade också att om ökad säkerhet ska bli resultatet av utbildningen hänger det på SCA, att de följer upp utbildningen på något sätt, till exempel genom återkommande träffar, hantering av de förslag och åsikter man lämnat vidare eller annan tydlig återkoppling.

5.2 Respondenterna i för- och efterstudien

De flesta som besvarat frågeformulären är förare. I förstudien angav 286 att de var förare, men det fanns ytterligare 11 förare som också var transportledare, 51 förare som också var åkeriägare och 35 personer som både var förare, åkeriägare och transportledare, så totalt fanns 383 förare. I efterstudien var det 255 personer som angav att de enbart var förare, 4 var även transportledare, 30 var även åkeriägare och 39 var både förare, åkeriägare och transportledare. Totalt var det i efterstudien 328 personer som var förare.

Vi har bara tittat närmare på de respondenter som är förare när det gäller kön, ålder och i vilket län de arbetar. Det är inga stora skillnader i hur respondenterna fördelar sig på dessa bakgrundsvariabler när vi jämför förstudien och efterstudien, se Tabell 1, Tabell 2 och Tabell 3.

Tabell 1. Förarnas könsfördelning i förstudien respektive efterstudien.

	Man	Kvinna	Vill ej uppge
Förstudie (358 st.)	94 %	5 %	2 %
Efterstudie (316 st.)	91 %	7 %	2 %

Tabell 2. Förarnas åldersfördelning i förstudien respektive efterstudien.

	18–24 år	25–54 år	55- år
Förstudie (355 st.)	12 %	69 %	19 %
Efterstudie (316 st.)	12 %	63 %	25 %

Tabell 3. Fördelning av i vilket län förarna i första hand arbetar.

	Jämtland	Norrbottn	Västerbotten	Västernorrland
Förstudie (358 st.)	27 %	10 %	22 %	41 %
Efterstudie (310 st.)	27 %	8 %	18 %	47 %

5.3 Förändringar med anledning av gruppdiskussionen

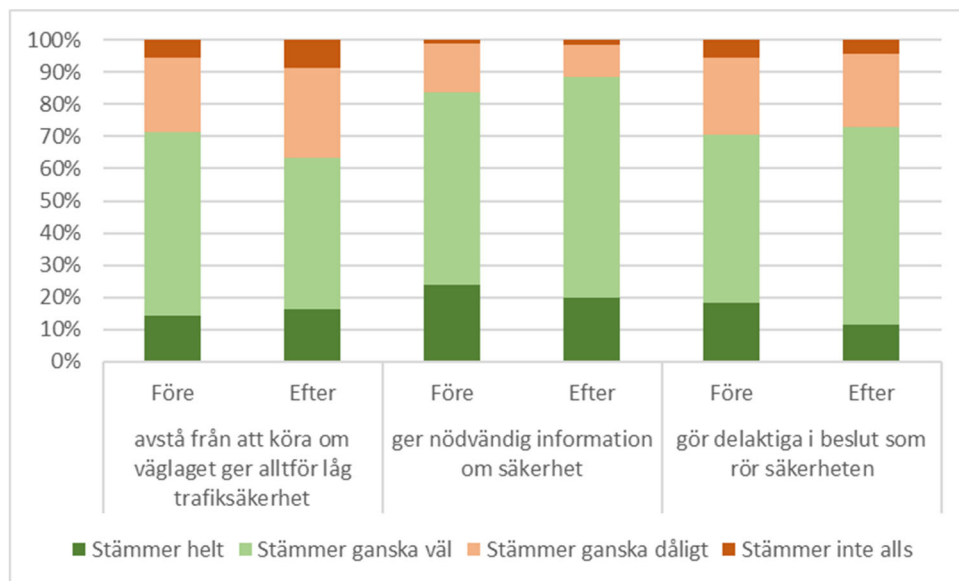
I efterstudiens frågeformulär ställdes en inledande fråga om de eventuella förändringar som de som deltagit i diskussionstillfället gjort. Det bör observeras att man kunde svara ja på flera av svarsalternativen. Som framgår av Tabell 4 har fler än hälften (54 %) av de som deltagit i gruppdiskussionen börjat fundera en del på trafiksäkerhet. Fler än fyra av tio har pratat om trafiksäkerhet med sina kollegor. Det är tre av tio som har förändrat sitt beteende så att de är mer trafiksäkra än innan gruppdiskussionen. Det kan till exempel innebära att de i högre utsträckning använder bälte, håller en säker hastighet oftare eller anmäler säkerhetsbrister oftare. Två av tio har ändrat sin attityd till trafiksäkerhet och tycker att trafiksäkerhet är viktigare än vad de tyckte tidigare. En tiondel svarade att de efter gruppdiskussionen varken funderat på trafiksäkerhet eller ändrat sin attityd eller något beteende som påverkar säkerheten. Det kan därmed konstateras att närmare 90 procent på något sätt påverkats i en positiv riktning efter gruppdiskussionen.

Tabell 4. Deltagarnas förändringar efter gruppdiskussionen. Det var 304 som svarade att de deltagit i ett diskussionstillfälle.

Efter mitt deltagande i gruppdiskussionen har jag...	Antal	Andel
...ändrat mitt beteende så att jag är mer trafiksäker än innan, till exempel använder bälte oftare, håller säker hastighet oftare, anmäler säkerhetsbrister oftare etc.	94	31 %
...ändrat min attityd till trafiksäkerhet och tycker att trafiksäkerhet är viktigare än vad jag tyckte tidigare.	65	21 %
...pratade om trafiksäkerhet med mina kollegor.	127	42 %
...funderade en del på trafiksäkerhet.	164	54 %
...varken funderade på trafiksäkerhet eller ändrade min attityd eller något beteende som påverkar min säkerhet.	34	11 %

5.4 Åkeriägarnas syn på SCA

Åkeriägarna fick ge sin syn på SCA:s uppmuntran, information och delaktighet när det gäller säkerhet. Som framgår av Figur 2 är det en högre andel av åkeriägarna som efter utbildningen instämmer helt i att SCA uppmuntrar åkerierna att avstå från att köra om väglaget ger alltför låg trafiksäkerhet. Det är dock en lägre andel som svarat att det stämmer ganska väl så sammantaget ger det att en större andel tycker att det stämmer ganska dåligt eller inte alls, ungefär 30–35 procent. En något större andel tycker det stämmer att SCA efter utbildningen ger nödvändig information om säkerhet (89 % jämfört med 84 %). Ungefär lika stor andel i både för- och efterstudien, 70 procent, tycker att SCA gör åkerierna delaktiga i beslut som rör säkerheten, men andelen som tycker att det stämde helt är något lägre efter diskussionstillfällena.



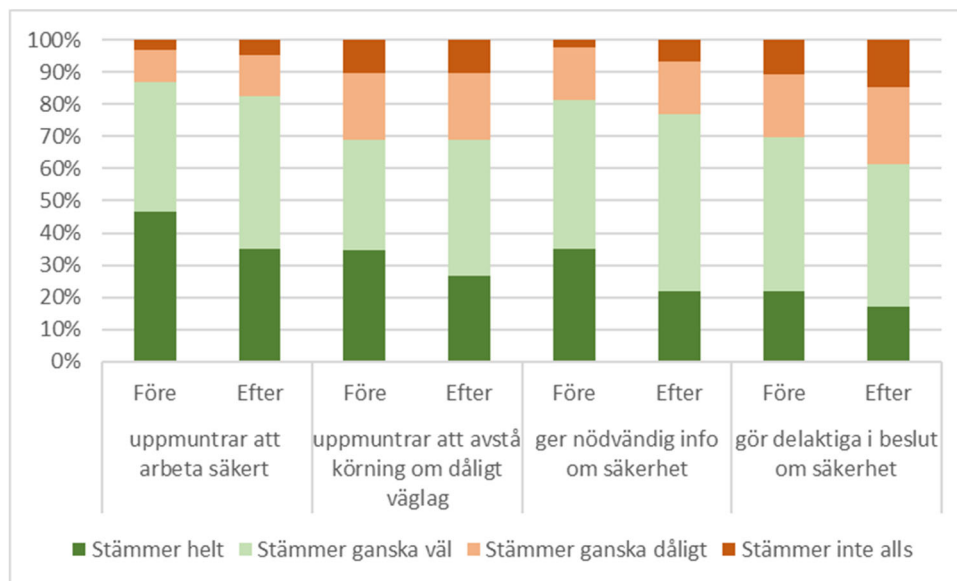
Figur 2. Om åkeriägarna anser att SCA uppmuntrar åkerierna att avstå från att köra om väglaget ger alltför låg trafiksäkerhet, om SCA ser till att alla åkerier får nödvändig information om säkerhet, samt om SCA gör åkerierna delaktiga i beslut som rör säkerheten. Antal svar i förstudien: 91–92, i efterstudien: 68–70.

5.5 Förarnas syn på ledningen

Inledningsvis i de båda frågeformulären fanns frågor om ledningen. Det finns svar enbart från dem som är förare, samt ett fåtal som dessutom är transportledare. Alla svar kan därför anses gälla den närmaste ledningen, det vill säga det företag (åkeri) som man är anställd vid. Som framgår av Figur 3 är det en lägre andel av förarna som efter diskussionstillfället instämmer i att ledningen uppmuntrar medarbetarna att arbeta säkert även när tidsschemat är pressat. När det gäller om ledningen uppmuntrar förarna att avstå från att köra om väglaget ger alltför låg trafiksäkerhet är det ungefär

samma svarfördelning före och efter diskussionstillfället. Det har blivit en liten förflyttning från ”stämmer helt” till ”stämmer ganska väl”. Det är en lägre andel av förarna som efter diskussionstillfället instämmer i att ledningen ser till att alla får nödvändig information om säkerhet, liksom att ledningen gör medarbetarna delaktiga i beslut som rör säkerheten.

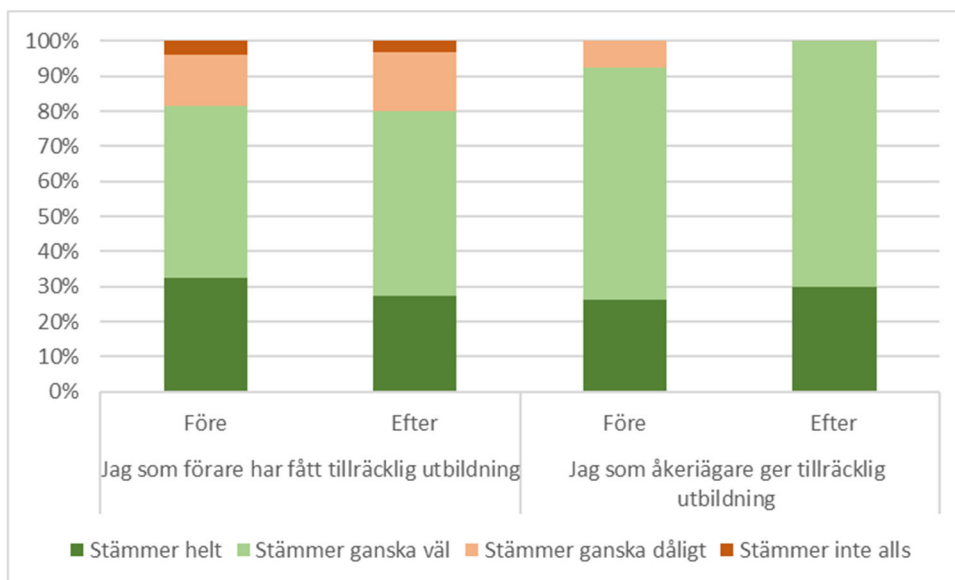
Sammantaget är det över 80 procent av förarna som anser att ledningen uppmanar dem att arbeta säkert även när tidsschemat är pressat och knappt 70 procent som anser att ledningen uppmanar dem att avstå från att köra om väglaget ger låg trafiksäkerhet. Omkring 80 procent instämmer i att ledningen ser till att alla får nödvändig information om säkerhet. Mellan 60 och 70 procent tycker att ledningen gör medarbetarna delaktiga i beslut som rör säkerheten. På alla frågorna är det en lägre andel som svarat att det stämmer helt, jämfört med dem som svarat att det stämmer ganska väl, så det finns en hel del möjligheter till förbättringar att göra för åkeriägarna.



Figur 3. Hur förarna anser att ledningen ger säkerhetsuppmuntran, information om säkerhet samt delaktighet när det gäller säkerhetsbeslut. Antal svar i förstudien: 276–285, i efterstudien: 254–256 (inte bara de som deltog i diskussionstillfället).

5.6 Utbildning i risker och (trafik)säkerhet

Förarna (och några som även är transportledare) fick svara på om de fått tillräcklig utbildning i risker och trafiksäkerhet för sitt arbete. Åkeriägarna (som också kan vara förare och/eller transportledare) fick svara om de ger sina förare tillräcklig utbildning i risker och trafiksäkerhet för sitt arbete. Bland de som deltog i efterstudien har vi valt dem som svarat att de deltagit i ett diskussionstillfälle med NTF. Men inga direkta skillnader finns om även övriga skulle tas med. Av Figur 4 framgår att ungefär 80 procent av förarna tycker att det i någon mån stämmer att de fått tillräcklig utbildning. Det är en lägre andel än vad åkeriägarna anser, det är nämligen över 90 procent av åkeriägarna som instämmer i att de ger tillräcklig utbildning och efter diskussionstillfället anser alla att de gör det.

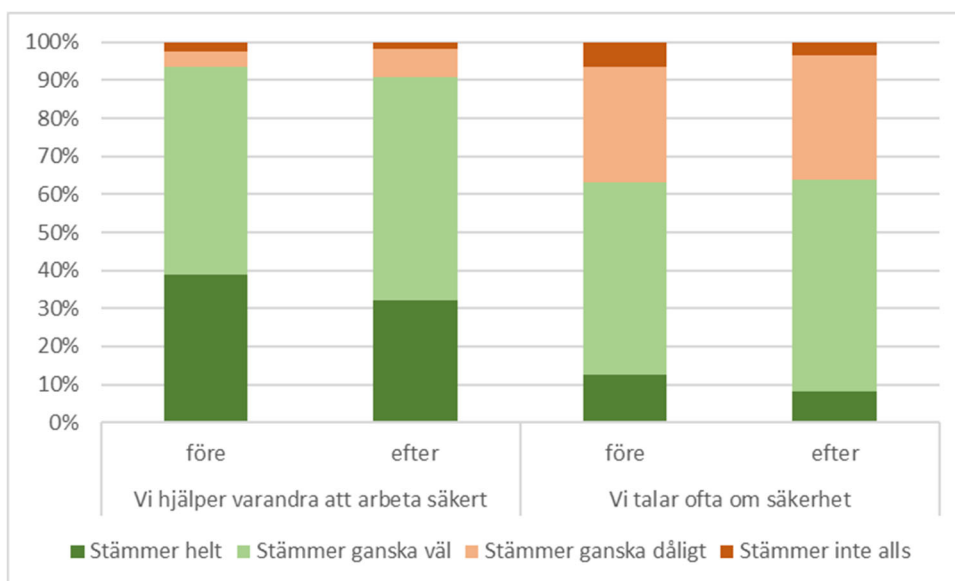


Figur 4. Förarnas respektive åkeriägarnas syn på om de fått respektive gett tillräcklig utbildning i risker och säkerhet för förarens arbete. De svarande i efterstudien är personer som varit med på NTF:s diskussionstillfällen. Antal svar: 283, 239, 91 och 50.

5.7 Förarnas syn på arbetsgruppens säkerhet

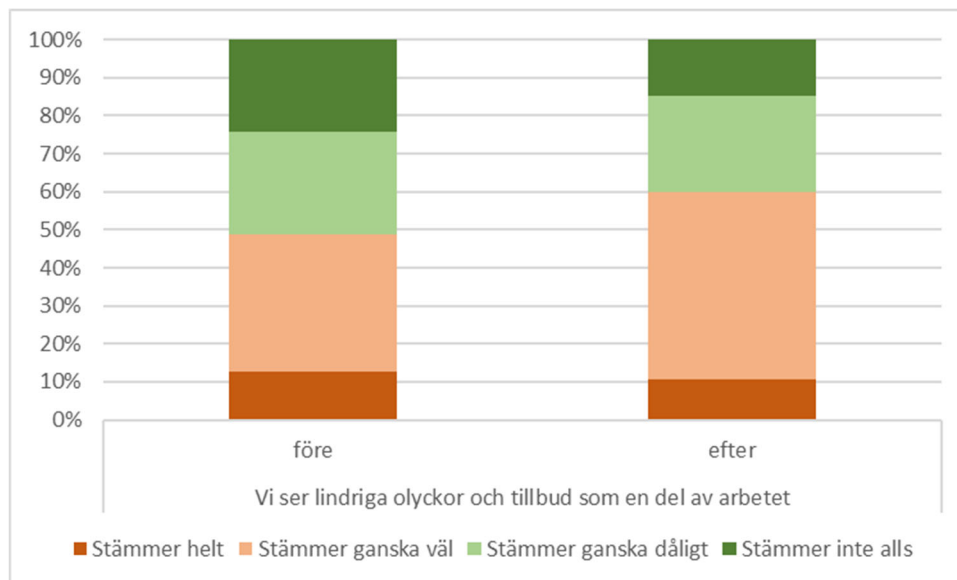
Förarna fick i frågeformuläret svara på hur de ser på sin egen arbetsgrupps säkerhet och hur de arbetar. I gruppen förare ingår de som, förutom att vara förare, även är transportledare och/ eller åkeriägare. Av Figur 5 framgår att över 90 procent instämmer i att förarna hjälper varandra att arbeta säkert. Drygt 60 procent instämmer i att man i arbetsgruppen ofta talar om säkerhet. Inga större skillnader kan ses mellan för- och efterstudien.

Vid en analys av svarens medelvärde, där skalan går mellan Stämmer helt = 4 och Stämmer inte alls = 1, konstateras att medelvärdet för "Vi hjälper varandra att arbeta säkert" är 3,30 i förstudien och 3,21 i efterstudien. Värdet 3,0 kan ses som en "vägdelare" av om gruppens svar befinner sig på rätt sida, och om värdet kan anses vara acceptabelt. Men ju högre värde desto bättre såklart. Svaren från "Vi talar ofta om säkerhet" fick medelvärden på 2,69 respektive 2,68, värden som borde ha legat över 3,0 för att vara acceptabla. Det finns alltså en stor förbättringspotential i att ge förarna tillfällen att mötas och tala om säkerhet.



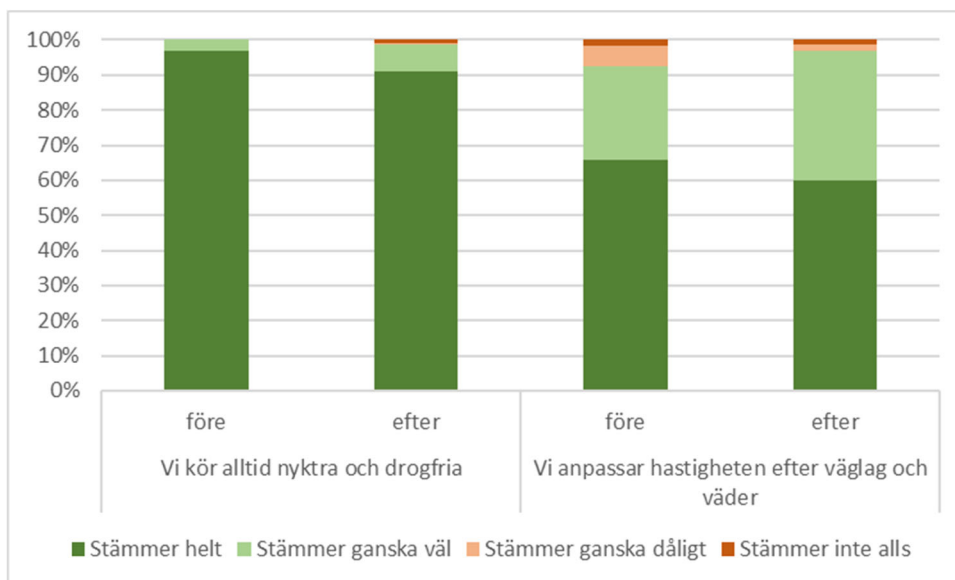
Figur 5. Fördelning av förarnas svar på: Vi som arbetar här hjälper varandra att arbeta säkert och talar ofta om säkerhet. Antal svar före: 282. Antal svar efter är bland dem som deltog i diskussionstillfället: 237.

Det borde inte vara naturligt att se lindriga olyckor och tillbud som en del av arbetet, därför är färgerna i Figur 6 i omvänd ordning. Det är knappt 50 procent av förarna som före diskussionstillfället instämmer i att de ser lindriga olyckor och tillbud som en del av arbetet och en något högre andel, 60 procent, efter diskussionstillfället, vilket inte är positivt. Medelvärdena ska i denna fråga ligga under 3,0 vilket de gör även om värdena är ganska höga, de är 2,37 respektive 2,56. Någon förbättring har inte heller skett efter diskussionstillfället. Av Figur 8 framgår att inte ens hälften av de svarande förarna rapporterar alla tillbud i arbetet.



Figur 6. Fördelning av förarnas svar på: Vi som arbetar här ser lindriga olyckor och tillbud som en del av arbetet, samt talar ofta om säkerhet. Antal svar före: 279. Antal svar efter är bland dem som deltog i diskussionstillfället: 237.

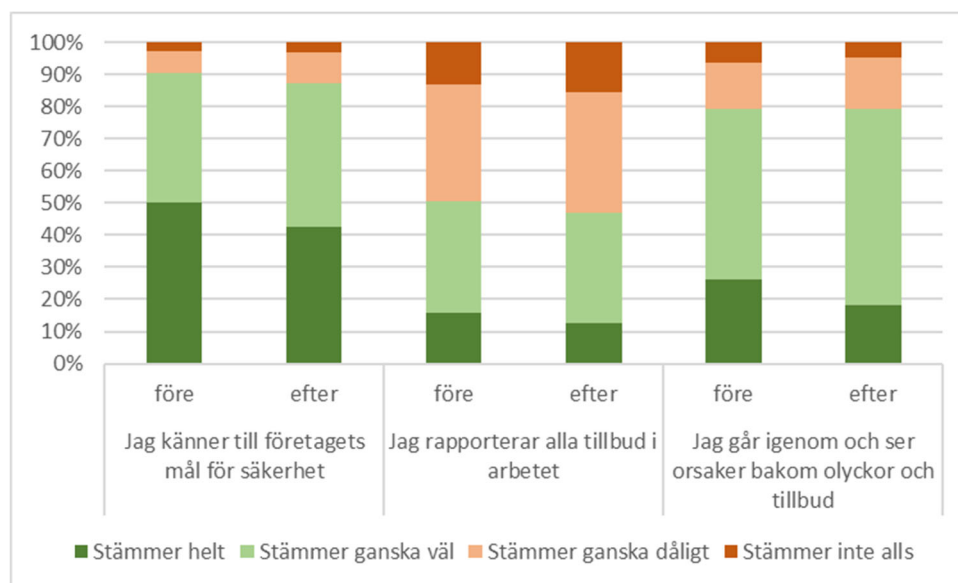
Förarna fick svara på hur man i arbetsgruppen ser på att köra utan alkohol och droger samt att anpassa hastigheten, se Figur 7. I förstudien instämmer alla i att arbetsgruppen alltid kör nykter och drogfri, i efterstudien är det tre personer som tycker att det stämmer ganska dåligt eller inte alls. Medelvärdet av svaren är 3,97 respektive 3,89, så det är höga värden, men med en försämring i efterstudien. När det gäller att anpassa hastigheten efter väglag och väder när man kör i arbetet är medelvärdet 3,56 i både för- och efterstudien. Det är 92 procent i förstudien som tycker det stämmer helt eller ganska väl att man anpassar hastigheten, och lite större andel, 97 procent, i efterstudien.



Figur 7. Fördelning av förarnas svar på: Vi som arbetar här kör alltid nyktra och drogfria, samt anpassar hastigheten efter vägslag och väder när vi kör i arbetet. Antal svar före: 282 och 277. Antal svar efter är bland dem som deltog i diskussionstillfället: 237.

5.8 Förarnas syn på sin egen säkerhet

I Figur 8 visas att omkring 90 procent av förarna känner till företagets mål för säkerhet. Medelvärdet är 3,38 respektive 3,27, vilket kan anses som acceptabelt. När det gäller rapportering av alla tillbud i arbetet så instämmer ungefär hälften att man gör det. Medelvärdet är 2,53 respektive 2,44 men borde ligga över 3,0 för att anses som acceptabelt. Förarna behöver alltså få uppmuntran, motivation och verktyg för att rapportera alla tillbud i arbetet. Svaren på frågan om att lära sig av de misstag som förarna gör genom att gå igenom och se orsaker bakom olyckor och tillbud, har även den medelvärdet under 3,0. I förstudien är värdet 2,99 och i efterstudien 2,93. Förutom att rapportera alla tillbud i arbetet, behöver alltså förarna ges möjlighet att gå igenom och reflektera över de misstag och orsaker som kan ligga bakom att tillbud och olyckor inträffar, för att kunna lära sig av detta och förhindra att de inträffar igen.

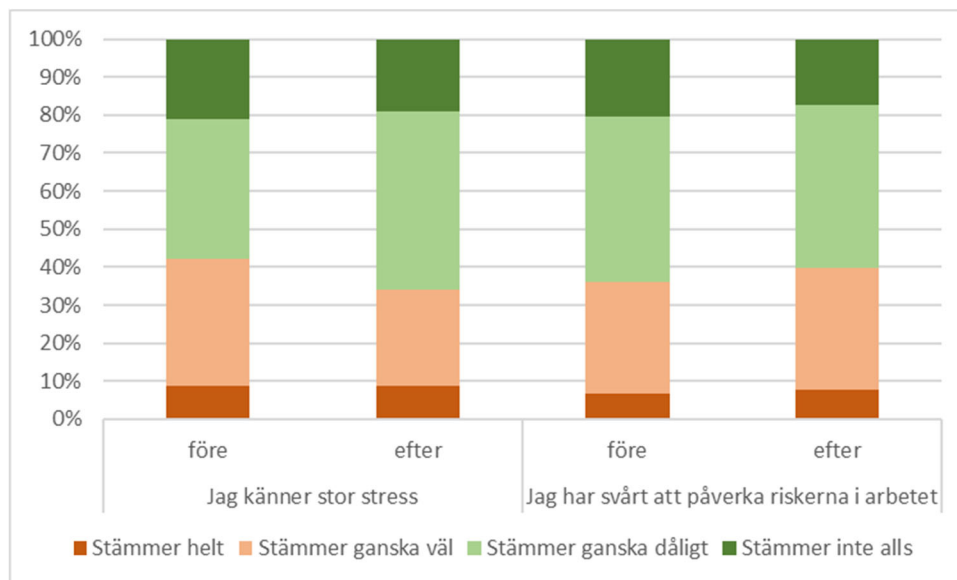


Figur 8. Fördelning av förarnas svar på hur de upplever delar av säkerhetsarbetet. Antal svar före: 350–354. Antal svar efter är bland dem som deltog i diskussionstillfället: 281.

Att känna stress i arbetet eller ha svårt att påverka riskerna i arbetet är inte positivt. Därför är färgerna i Figur 9 omvända. I förstudien är det 58 procent som anger att det stämmer dåligt eller inte alls att de

känner stor stress i arbetet, i efterstudien är det 66 procent. Medelvärdet är 2,30 från förstudien och 2,24 från efterstudien. Värdet ska vara så lågt som möjligt. Det visar på en liten förbättring i hur förarna upplever stress i arbetet.

Det är över 60 procent som inte tycker att det är svårt att påverka riskerna, andelen är något lägre i efterstudien än i förstudien. Medelvärdet bör vara så lågt som möjligt, i förstudien är det 2,23 och i efterstudien 2,30. Möjligheten för förarna att kunna påverka sina risker i arbetet behöver alltså öka.

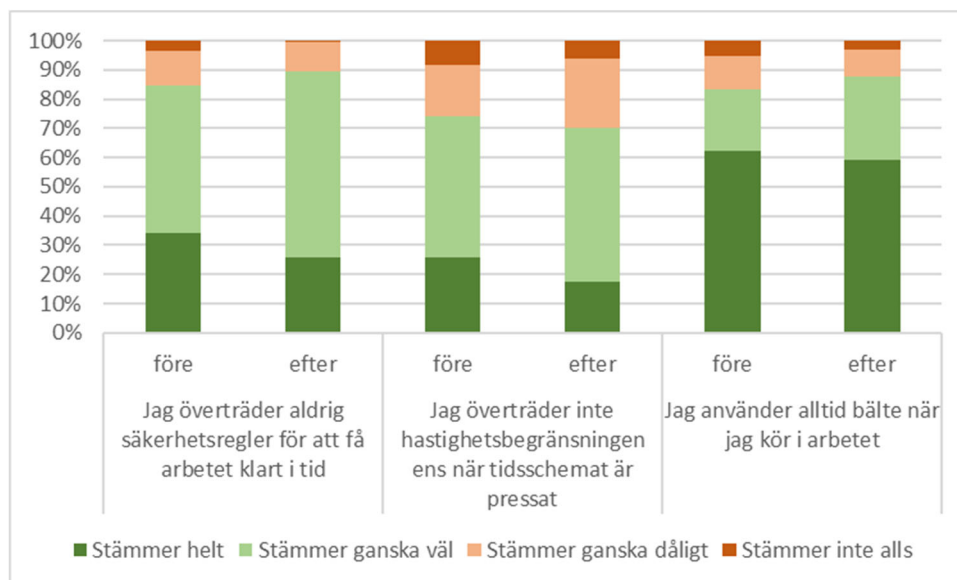


Figur 9. Fördelning av förarnas svar på känslan av stress och hur de kan påverka riskerna i arbetet. Antal svar före: 355–356. Antal svar efter är bland dem som deltog i diskussionstillfället: 280.

Hur förarna agerar när det gäller olika säkerhetsaspekter visas i Figur 10. Det är i efterstudien en något högre andel, 90 procent, jämfört med 85 procent i förstudien som anger att de aldrig överträder säkerhetsregler för att få klart arbetet i tid. Medelvärdet är 3,15 i både för- och efterstudien.

Frågan om att inte överträda hastighetsbegränsningen ens när tidsschemat är pressat har medelvärden under 3,0, vilket inte är acceptabelt. I förstudien är det 2,91 och i efterstudien 2,82, så ingen förbättring i att hålla hastigheten. Det är drygt 70 procent som anger att de inte överträder hastighetsbegränsningen ens när tidsschemat är pressat.

När det gäller bältesanvändning finns däremot en svag förbättring efter diskussionstillfället, medelvärdet är 3,40 i förstudien och 3,44 i efterstudien. I förstudien svarar 83 procent att de alltid använder bältet när de kör i arbetet, efter diskussionstillfället är det 88 procent som säger att det stämmer helt eller stämmer ganska väl.

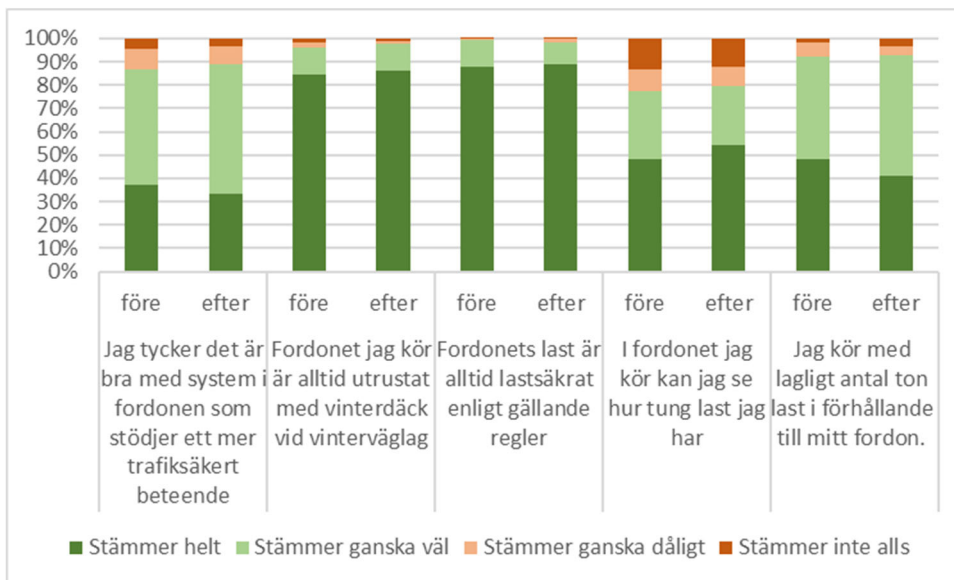


Figur 10. Fördelning av förarnas svar på hur de agerar när det gäller säkerhetsregler, att hålla hastigheten och använda bältet. Antal svar före: 355, 351, 350. Antal svar efter är bland dem som deltog i diskussionstillfället: 280.

5.9 Förarnas syn på säkerhet i fordonet

Förarna är positivt inställda till system i fordonen som stödjer ett trafiksäkert beteende, se Figur 11. Medelvärdet är 3,19 i både förstudien och efterstudien. Det är 87 respektive 89 procent som tycker att det stämmer helt eller ganska väl att det är bra med trafikstödjande system i fordonen. En mycket stor andel av förarna har alltid vinterdäck vid vinterväglag på sitt fordon, 96 respektive 98 procent. Medelvärdet i förstudien är 3,79 och i efterstudien 3,83, så en liten förbättring.

När det gäller last så anger nästan alla, 99 respektive 98 procent att fordonets last alltid är lastsäkrad enligt gällande regler. Medelvärdet är i förstudien 3,87 och i efterstudien 3,86. I efterstudien instämmer 79 procent i att de kan se hur tung last de har, i förstudien är det 78 procent. Det är dock skillnad i hur många som instämmer helt, 48 respektive 54 procent. Medelvärdet är 3,12 respektive 3,21 och tyder på att fler förare i efterstudien kan se hur tung last de har. När det gäller frågan om att köra med lagligt antal ton last i förhållande till fordonet så är det i båda studierna ungefär 92 procent som gör det. Men en större andel instämmer helt i förstudien, 48 jämfört med 41 procent. Medelvärdena är 3,38 respektive 3,30.

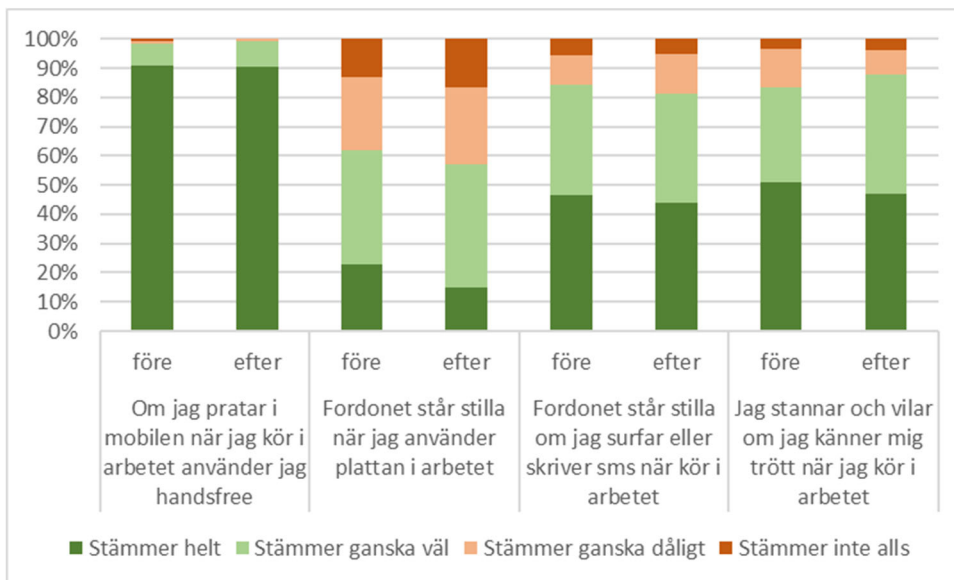


Figur 11. Fördelning av förarnas svar som gäller fordonssäkerhet och last. Antal svar före: 347–352. Antal svar efter är bland dem som deltog i diskussionstillfället: 281–280.

5.10 Förarnas syn på distraktion och trötthet

Som förare kan man bli distraherad i sin körning av prat i mobiltelefon, att skriva sms eller surfa på telefonen och av att använda surfplatta. Förarna får sina arbetsorder i transportledningssystemet GATA som SCA tillhandahåller i surfplattor, även viss kommunikation sker i surfplattan. Av Figur 12 framgår att 99 procent använder handsfree när de pratar i mobiltelefon när de kör i arbetet. Medelvärde är högt på frågan: 3,89 respektive 3,90, där 4,0 skulle innebära att alla instämde helt. Andelen som låter fordonet stå stilla när de använder surfplattan i arbetet är lägre. Det var 62 respektive 57 procent som tyckte att detta påstående stämde helt eller ganska väl för dem. Medelvärde var 2,72 i förstudien och 2,56 i efterstudien. Detta visar alltså på en för låg andel (medelvärde borde minst vara över 3,0 för att vara acceptabelt) samt på en försämring efter diskussionstillfället. Det är högre andelar som låter fordonet stå stilla om föraren surfar eller skriver sms när hen kör i arbetet. Det är 84 respektive 81 procent som gör det, alltså en något lägre andel i efterstudien. Även medelvärdet tyder på en försämring. Det är 3,25 i förstudien och 3,20 i efterstudien.

Att inte köra när man är trött är också viktigt för trafiksäkerheten. I förstudien anger 83 procent och i efterstudien 88 procent att de stannar och vilar om de känner sig trötta när de kör i arbetet, se Figur 12. Det är alltså en liten förbättring efter diskussionstillfället. Medelvärdet på en skala mellan 4 (stämmer helt) och 1 (stämmer inte alls) är 3,31 i båda studierna.



Figur 12. Fördelning av förarnas svar på hur de agerar när det gäller distraktion från mobil och surfplatta, samt trötthet. Antal svar före: 352–355. Antal svar efter är bland dem som deltog i diskussionstillfället: 280–281.

6 Sammanfattande diskussion och slutsatser

NTF har under åren 2019–2020 drivit projektet "Inte en till" i samarbete med SCA Skog AB. Syftet med projektet har varit att genom diskussionstillfällen skapa medvetenhet och kunskap kring de risker en förare har när man jobbar i en virkeslogistikkedja. Det övergripande målet med insatsen är att inga allvarliga olyckor, i synnerhet med dödlig utgång, ska ske inom SCA Skogs virkesförsörjningssystem. Ett ytterligare mål är att det ska vara en god säkerhetskultur i hela organisationen inklusive bland entreprenörer. Detta innebär att det ska finnas ett gemensamt sätt att tänka och agera i förhållande till risk och säkerhet.

I projektet har 77 diskussionstillfällen med totalt 536 personer genomförts under några få månader. Projektets mål var att 90 procent av förare och åkeriägare som löpande arbetar med virkestransporter åt SCA skulle delta i ett diskussionstillfälle. Detta mål är uppfyllt, eftersom 554 personer som löpande kör virkestransporter åt SCA bjöds in till diskussionstillfällena.

6.1 Diskussionstillfällen

Diskussionstillfällena har genomförts i smågrupper om 6–8 förare, som även kan vara åkeriägare eller transportledare. Under gruppstillfället har det ingått en kunskapsdel som lyft problem som bältesanvändning, hastighetsanpassning, användande av kommunikationsutrustning, trötthet och en allmän syn på trafiksäkerhet som något eftersträvansvärt. I en diskussionsdel har deltagarna med hjälp av situationskort med totalt tjugo olika vardagssituationer, fått svara på hur de skulle agera rent spontant och hur de skulle göra om de skulle agera eftertänksamt och mer trafiksäkert. Det är inom områdena distraktion och bältesanvändning som det har förekommit flest diskussioner. Avslutningsvis har gruppen, eller de enskilda deltagarna, funderat över ett beteende att ta med sig efter diskussionstillfället, något man ville försöka fokusera extra på under den närmste tiden. Genom att man fått säga detta högt, både för sig själv och för gruppen, öppnade man även upp för att stödja och påminna varandra om det beteende man ville förändra. De flesta beteenden man velat förändra är även här inom området distraktion med mobiltelefonprat, sms och surfplatta, samt bältesanvändning.

En kort enkät som kom via sms ganska direkt efter diskussionstillfället och besvarades av en knapp tredjedel, visar att 90 procent tyckte att halvdagen var mycket eller delvis intressant. Det var 64 procent som trodde att halvdagen kan bidra till ökad säkerhet inom SCA Skog. Det var också 64 procent som svarade att de kommer att prioritera sin säkerhet mycket högre eller lite högre än tidigare. I ett öppet svarsalternativ uttalade flera att om ökad säkerhet ska bli resultatet av utbildningen behöver SCA följa upp utbildningen på något sätt, till exempel genom återkommande träffar, samt hantera och återkoppla de förslag och åsikter som förarna lämnat vid diskussionstillfället. Det var nämligen så att det vid varje diskussionstillfälle gavs möjlighet för förarna att nämna sådant som ligger utanför den egna påverkansmöjligheten. Deltagarna fick resonera om olika åtgärder som behöver adresseras till SCA och vad som behöver göras med avseende på vägunderhåll. Dessa åsikter nedtecknades, har sammanställts och förts vidare till SCA. SCA har därefter tagit tag i flera av de problem som framkom. Mycket ansvar ligger dock på åkeriägarna i och med att de är de faktiska arbetsgivarna, inte SCA.

6.2 Diskussionstillfallets påverkan på förarna

En utvärdering i form av frågeformulär före- och efter diskussionstillfället visar att närmare 90 procent på något sätt påverkats i en positiv riktning efter gruppdiskussionen. En stor andel har svarat att de funderat en del på trafiksäkerhet (54 %) och att de pratat med sina kollegor om trafiksäkerhet (42 %). Detta gör att innehållet i diskussionstillfället hålls levande och har möjlighet att fortsätta påverka. En tredjedel (31 %) har ändrat sitt beteende så att denne är mer trafiksäker än innan, samt ändrat sin attityd till trafiksäkerhet och tycker att trafiksäkerhet är viktigare än vad de tyckte tidigare (21 %). Det bör observeras att man kunde kryssa i flera av svarsalternativen. Detta är ett mycket gott resultat efter en utbildningsinsats med bara några få timmars diskussion.

Det finns dock förare som inte angett att man ändrat sitt beteende eller sin attityd. Detta kan bero på att man redan anser sig ha ett trafiksäkert beteende eller en trafiksäker attityd, att man inte tycker att

det finns något att förändra. Man kanske redan innan utbildningen alltid använde bältet, höll en säker hastighet och anmälde säkerhetsbrister. För dem som ändå skulle behöva göra säkrare val, tycker vi oss ändå se att processen är igångsatt genom att man angett att man funderar på trafiksäkerhet och pratar med sina kollegor om trafiksäkerhet. Det finns en teoretisk modell, Transtheoretical model of change (Prochaska & DiClemente, 1983), som stödjer denna slutsats och som visar att en beteendeförändring tar lång tid, men ändå startar med ett övervägande om en förändrad intention, vilket vi kan se av svaren från många förare. Modellen beskriver sex steg som människor genomgår innan det nya beteendet är etablerat. I det första steget (precontemplation) har människor ingen intention att förändra sitt beteende. I det andra steget (contemplation) övervägs förändring, men man har inte bestämt sig ännu. Beslut om förändring fattas först i tredje steget (preparation) och den som ska förändras förbereder nu sig och andra om intentionen. I fjärde steget (action) sker en handling, men det är först i femte steget (maintenance) som förändringen leder till en ny vana. Det sista steget (termination) är det slutliga målet för en beteendeförändring och innebär att det tidigare beteende inte längre är en lockelse eller hot.

6.3 SCA:s och åkeriägarnas påverkan till högre säkerhet

Vi kunde i utvärderingen se att förarna efter diskussionstillfället i lägre grad instämde i frågor om hur ledningen ger säkerhetsuppmuntran, information om säkerhet samt delaktighet när det gäller säkerhetsbeslut (Figur 3). En trolig anledning till detta är att förarna efter diskussionstillfället lyfts i sitt eget säkerhetsmedvetande och därför fått en mer kritisk inställning till hur ledningen arbetar med säkerhetsfrågor, ger information och delaktighet. Det är därför mycket viktigt att ledningen deltar i liknande diskussionstillfällen som förarna. Förare och åkeriägare bör dock inte delta i samma tillfälle, eftersom det skulle kunna hämma föraren att uttrycka sina åsikter.

Liknande resultat kan ses för åkeriernas syn på SCA som för förarnas syn på åkerierna. På alla frågorna, utom en är det en lägre andel som efter utbildningstillfället svarat att det stämmer helt, jämfört med dem som svarat att det stämmer ganska väl. Det är en högre andel av åkeriägarna som instämmer helt i att SCA uppmuntrar åkerierna att avstå från att köra om väglaget ger alltför låg trafiksäkerhet, men en lägre andel har svarat att det stämmer ganska väl så sammantaget ger det att en större andel tycker att det stämmer ganska dåligt eller inte alls, ungefär 30–35 procent. Med utgångspunkt från vad som framkommit i enkätsvaren rekommenderar NTF att SCA ser över vad som eventuellt skulle kunna tydliggöras i avtalen med entreprenörer. I svaren framkommer att ekonomisk ersättning påverkar förarnas stress, som i sin tur påverkar trafiksäkerheten. Förarna uttrycker att de måste köra på för att hinna köra tillräckligt många lass så att åkeriernas ekonomi går ihop. Det finns stress över att följa kör- och vilotiderna i kombination med terminalernas eller industriernas mottagningstider. Många förare har kommenterat att mottagande terminal- eller industripersonal har rast samtidigt. Dessutom finns många synpunkter om väglaget.

Att ge nödvändig information om säkerhet och att göra underleverantörer och deras förare delaktiga i beslut om säkerhet är viktigt att tänka på för SCA, men framför allt för åkeriägare, vilket framgår av enkäternas resultat. Åkeriägarna värderar SCA något högre i dessa båda frågor efter utbildningsinsatsen.

Av resultaten framgår (Figur 4) att ungefär 80 procent av förarna tycker att de fått tillräcklig utbildning i risker och säkerhet för sitt arbete. Det är samma andel i efterstudien som i förstudien så det finns ett fortsatt utrymme för mer utbildning i säkerhetsfrågor.

En hög andel (90 %) av förarna anger att de hjälper varandra att arbeta säkert, men bara omkring 60 procent talar ofta om säkerhet med varandra. Det finns alltså en förbättringspotential i att få förarna att mötas och tala om säkerhet. Att skapa sådana möten är en uppgift som ligger på åkeriägarna, att kontinuerligt ordna någon form av arbetsplatsträffar.

6.4 Rapportering av olyckor och tillbud i arbetet

Det borde inte vara så att förarna ser lindriga olyckor och tillbud som en del av arbetet. Det är i förstudien knappt 50 procent av förarna som instämmer i att man ser olyckor och tillbud som en del av

arbetet och 60 procent efter diskussionstillfället. Detta kan också kopplas till att inte ens hälften av de svarande förarna rapporterar alla tillbud i arbetet. Kan det vara så att förarna blivit mer medvetna om att det sker många tillbud och olyckor, men att de inte upplever att de har verktygen för att rapportera och göra något åt tillbud/ olyckorna, att de resignerat? Här är ett område som behöver lyftas till diskussion och ökad medvetenhet. Tillbud och olyckor måste rapporteras för det ska bli möjligt att komma med åtgärder och förbättringar som sänker risken för skador. Förarna behöver få uppmuntran, motivation och verktyg för att rapportera. Det finns en applikation, SKIA, i transportledningssystemet GATA där förarna kan rapportera. De behöver uppmuntras och påminnas att göra detta. Förutom att rapportera alla tillbud i arbetet, behöver förarna också ges möjlighet att gå igenom och reflektera över de misstag och orsaker som kan ligga bakom att tillbud och olyckor inträffar, för att kunna lära sig av detta och förhindra att de inträffar igen. Återigen kan vi se att åkerierna behöver ha någon form av regelbundet återkommande arbetsplatsträffar.

6.5 Trafiksäkerhetsaspekter

Hastighet och nykterhet är två mycket avgörande aspekter av trafiksäkerhet. Nästan alla anger att man i arbetsgruppen alltid kör nykter och drogfri, dock finns en liten försämring i efterstudien. Det kan ha varit ett enskilt fall av rattfylleri som inträffat och som några känner till. När det gäller hastighet så är det i efterstudien en något högre andel som tycker det stämmer helt eller ganska väl att man i arbetsgruppen anpassar hastigheten efter väder och väglag, andelen som instämmer helt är dock något lägre. På individnivå anger knappt 70 procent efter diskussionstillfället att de inte överträder hastighetsbegränsningen ens när tidsschemat är pressat. Detta är lägre än i förstudien, så en insats för att förbättra hastighetsanpassningen behövs. Nationella mätningar visar att 30 procent av de tunga lastbilarna håller hastigheten, räknat på att de maximalt ska köra 80 km/tim (Trafikverket, 2020). Att jämföra med SCA-förarnas självrapporterade hastighetsefterlevnad är inte relevant, beroende på vilka olika trafikmiljöer man färdas i. Det är dock viktigt att alla förare ges arbetsscheman så att man kan utföra ett bra arbete, hålla hastighetsgränsen och inte känna sig stressade av reglerna om kör- och vilotider.

När det gäller bältesanvändning finns en svag förbättring efter diskussionstillfället, men det är fortfarande långt ifrån alla som alltid använder bältet. Det är 88 procent som säger att det stämmer helt eller stämmer ganska väl. Det är visserligen bättre än nationella mätningar av bältesanvändningen bland yrkesförare av tung trafik som visar att mellan 70 och 80 procent av förare i tung lastbil använder bälte (Trafikverket, 2020). Att använda bältet kan dock vara skillnaden mellan liv och död, vilket även olyckor som drabbat SCA-förare visat. Bältesanvändning är ett område som förarna berörde mycket, både utifrån situationskortet och i de beteenden som förarna valde att arbeta vidare med och försöka förbättra, så förhoppningsvis kan vi få se en högre bältesanvändning framöver.

Det är i efterstudien en något högre andel, 90 procent, jämfört med 85 procent i förstudien som anger att de aldrig överträder säkerhetsregler för att få klart arbetet i tid. Vilka säkerhetsregler som detta kan röra sig om har dock varit upp till varje förare som svarat att tolka.

Förarna anger i något lägre utsträckning efter utbildningstillfället att de känner stor stress i arbetet, vilket är positivt. Totalt är det ungefär en tredjedel som instämmer i att de känner stor stress, det vore bra om åtgärder sattes in för att minska den andelen. Möjligheten för förarna att kunna påverka sina risker i arbetet behöver öka, och kanske finns här ett samband som gör att påverkansmöjligheten minskar stressen. Som tidigare nämnts anser förarna också att stressen är djupt relaterad till åkeriernas ekonomiska ersättning, kör-och vilotider samt industrins mottagningstider. När det gäller åkeriernas ekonomiska ersättning regleras den i avtal med SCA och borde inte påverka förarnas stress, men kan göra det om åkerierna är så små att åkeriägarna själva är förare. Det kan också vara så att åkeriägarna förmedlar den ekonomiska ersättningen som ett problem till sina förare.

System i fordonen som kan stödja ett trafiksäkert beteende kan vara en lösning på flera trafiksäkerhetsaspekter. Förarna är positivt inställda till sådana system, men då krävs såklart att de inte stängs av eller manipuleras, vilket kan göras med exempelvis bältespåminnare. Vid installation av trafiksäkerhetshöjande system i fordonen är det viktigt att de inte ökar distraktionen eller tröttheten.

En alltför stor andel av förarna anger att de inte låter fordonet stå stilla när de använder surfplattan där SCA:s transportledningssystem GATA finns, och det var också en försämring efter diskussionstillfället. Det finns även en andel av förarna som inte låter fordonet stå stilla när de surfar eller skriver sms. Här behöver åkeriägarna och SCA ge förutsättningar för att på ett säkrare sätt kunna använda GATA utan att alltid behöva stanna. Information som måste tas om hand direkt bör inte heller komma som sms. Kanske ska telefonsamtal användas i större utsträckning? Majoriteten av föraren använder handsfree, vilket också krävs av lagen. Kan förarna lära sig röststyrning och att lyssna på/ skriva sms via någon form av röststyrning så vinner man troligen i trafiksäkerhet. I de diskussioner man haft utifrån situationskortet och de beteenden man vill förbättra har just distraktion utifrån mobiltelefonens olika användningsområden samt transportledningssystemet GATA förekommit mycket. Så förhoppningsvis har en större medvetenhet och vilja till förändring erhållits, men förarna behöver troligen olika former av stöd för att kunna uppnå en högre säkerhet inom dessa områden.

Att förarna förstår vikten av att stanna och vila om de känner sig trötta när de kör i arbetet är också oerhört viktigt. Där fanns en liten förbättring efter diskussionstillfället, och det är många förare som nämnt att de vill göra förändringar inom detta område. Här bör dock beaktas att de trafiksäkerhetsstödjande system som finns i bilarna kan öka tröttheten, eller göra att föraren kopplar av från vissa delar av körningen.

6.6 Slutsatser

Här följer de viktigaste slutsatserna vi kan dra efter detta projekts genomförande.

- Att samla yrkesförare till diskussionstillfällen om trafiksäkerhet bidrar till en högre trafiksäkerhetsmedvetenhet och bättre beteende. Det gäller framför allt inom områdena bältesanvändning, distraktion och trötthet. Vi kan av utvärderingen inte se ett förändrat beteende inom alla enskilda områden efter diskussionstillfället, men en process har satts igång hos förarna och närmare nio av tio anger att de påverkats i en positiv riktning mot högre trafiksäkerhet. Diskussionstillfällena har således varit startskottet på ett förändringsarbete mot ökad trafiksäkerhet.
- För att förbättra och vidmakthålla en god säkerhetskultur och hög nivå av trafiksäkerhet är det viktigt att förarna kontinuerligt och ofta återkommande samlas till arbetsplatsträffar för samtal om trafiksäkerhet och annat som rör förarnas vardag och verklighet.
- Kontinuerlig information bör också ges i skriftlig (digital) form för att exempelvis berätta om nyheter och förändringar inom området, om lagar och regler, trafiksäkerhetsfakta och påminna om olika trafiksäkerhetsaspekter. Även vardagsberättelser från förare kan finnas med.
- Förarna måste ges bra förutsättningar att utföra sitt arbete på ett trafiksäkert sätt, det handlar både om en säker trafikmiljö och att åkeriägare och SCA ger arbetsuppgifter som går att utföra inom ramen för arbetstidslagstiftningen och reglerna om kör- och vilotider utan att känna stress och behöva ta risker.
- Förarna är positiva till system i fordonen som kan hjälpa dem att öka trafiksäkerheten, men kan behöva uppmuntran och motivation att använda dem. Det kan exempelvis röra system för att hålla hastigheten, hålla avstånd, använda bältet, inte köra när man är trött, inte utsätta sig för risker i samband med användning av surfplatta och mobil. Här är det viktigt att lyfta de synergieffekter som kan finnas med god arbetsmiljö och hälsa, miljö och bränsleförbrukning med mera.

7 Förslag till fortsatt arbete

En halv dags utbildning har begränsad möjlighet att påverka en människas beteende. Därför är det viktigt att såväl åkerier som SCA håller dialogen kring trafiksäkerhetsfrågor vid liv och fortsätter det goda arbetet som har startat i samband med diskussionstillfällena. Säkerhetsarbetet behöver bli en del av åkeriernas kultur.

Vi föreslår att förarna samlas till ytterligare diskussionstillfällen. De som har genomförts har tagits emot mycket positivt och uppföljning bör ske. Vid ett sådant första ytterligare tillfälle, är det lämpligt att resultaten från utvärderingen av den tidigare utbildningen (det som sammanfattats i denna rapport) lyfts och diskuteras.

Vidare behöver åkeriägarna förstå sin stora roll för förarnas arbetsmiljö där trafiksäkerheten ingår. En säker och positiv arbetsmiljö gör att man har lättare att behålla förare och få dem engagerade i sitt arbete. Här kan SCA vara ett stöd. Åkerierna kan också, när fordon ska bytas ut, välja dem med högsta säkerhetsklass. Kanske är det möjligt att också stimulera förare att tävla mot sig själv eller kollegorna i att köra trafiksäkert och hållbart, om det finns någon form av fleet management system i fordonet.

Vi har sett och lyft behovet av mer kontinuerlig kommunikation och möjlighet till samtal. Här är återkommande arbetsplatsträffar viktiga.

Det är också viktigt med någon form av kontinuerlig skriftlig/ digital information som går ut till varje förare, ett slags nyhetsbrev. Detta skulle också kunna anslås på arbetsplatsen och finnas tillgängligt vid matpauser.

SCA bör fundera över vilka krav man som upphandlare kan ställa på säkerheten hos sina leverantörer. Det finns många säkerhetsaspekter man kan ställa krav på, men en förutsättning är att man också följer upp dessa. Det kan handla om att ställa krav på bältesanvändning – och att mäta den. Det kan handla om att ställa krav på hastighetsefterlevnad – och att mäta den. Man kan ställa krav på att alla fordon ska ha alkolås. Ett sätt att komma åt de flesta trafiksäkerhetsaspekter och få till stånd ständiga förbättringar är att ställa krav på att entreprenören är certifierad i ISO39001 – trafiksäkerhet.

Avslutningsvis kan vi sammanfatta att ett stort arbete genomförts med många träffar med förare där dialog om säkerhet varit ett viktigt inslag. En medvetenhet har startat och en process för ökad säkerhet är i rullning. Vi hoppas att ett fortsatt arbete med säkerhetskulturen ligger framför SCA Skog AB och de duktiga förare och åkerier som arbetar inom SCA Skogs virkesförsörjningssystem.

Referenser

Ajslev, J. Z. N., Sundstrup, E., Jakobsen, M. D., Kines, P., Dyreborg, J., & Andersen, L. L. (2018). Is perception of safety climate a relevant predictor for occupational accidents? Prospective cohort study among blue-collar workers. *Scandinavian journal of work, environment & health*, 44(4), 370-376.

Prochaska, J. O. & DiClemente, C. C. (1983). Stages and processes of self-change of smoking. Toward an integrative model of change. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, 51, 390-395.

Trafikverket (2019). Upprop: Tillsammans för hållbara hastigheter! Nyhet på Trafikverkets webbplats. <https://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2019-10/upprop-tillsammans-for-hallbara-hastigheter/>

Trafikverket (2020). Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2019. Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020. Publikationsnummer 2020:120. https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/75691/Ineko.Product.RelatedFiles/2020_120_analys_av_trafiksakerhetsutvecklingen_2019_malstyrning.pdf

Transportstyrelsen (2014). Säkerhetskultur – Transportstyrelsens definition och beskrivning av viktiga aspekter för god säkerhetskultur. <https://transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/luftfart/sakerhetskultur-2014-06-09.pdf>

Kontakta oss lokalt

Blekinge: blekinge.ntf.se

Dalarna: dalarna.ntf.se

FyrBoDal: fyrbodal.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

Norrbottnen: norrbottnen.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



SÄKER TRAFIK

